

Beskrivning av Finlands bannät 2007



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Publikationer av Banförvaltningscentralen
F 4/2005

Beskrivning av Finlands bannät 2007

Helsingfors 2005

Banförvaltningscentralen

Publikationer av Banförvaltningscentralen F 4/2005

ISBN 952-445-139-5

ISBN 952-445-140-9 (pdf)

ISSN 1459-3831

Webbplats: www.rhk.fi/svenska

Foto: Olavi Huotari

Helsingfors 2005

FÖRORD

Banförvaltningscentralen (RHK) publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning), som är den fjärde beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tågplaneperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tågplaneperioden 10.12.2006–8.12.2007.

Till grund för nätbeskrivningen 2007 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas responser och resultaten från ett seminarium för utvecklande av nätbeskrivningen.

Beskrivningen av bannätet har avfattats enligt en gemensam europeisk innehållsstruktur. Beskrivningen av bannätet består av följande kapitel:

1. Allmänt
2. Förutsättningarna för tillträde till bannätet
3. Bannätet
4. Tilldelning av bankapacitet
5. Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
6. Banavgiften

Trafiksystemsavdelningen vid Banförvaltningscentralen svarar för beskrivningen av bannätet. Samtliga avdelningar vid Banförvaltningscentralen, och flera experter utanför organisationen har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 8:e i december

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemsavdelningen

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	ALLMÄNT	3
1.1	Introduktion	3
1.2	Syfte	3
1.3	Rättslig grund	3
1.4	Juridisk status	4
1.4.1	Allmänt	4
1.4.2	Giltighet	4
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande	4
1.5	Nätbeskrivningens struktur	5
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering	5
1.6.1	Giltighetstid	5
1.6.2	Uppdatering	5
1.7	Publicering	5
1.8	Kontaktuppgifter	5
1.9	Samarbetet mellan infraförvaltarna	8
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar	9
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET	11
2.1	Introduktion	11
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet	11
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik	11
2.2.2	Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet	13
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag	13
2.2.4	Säkerhetsintyg	13
2.2.5	Försäkringar	14
2.3	Ansökan om bankapacitet	14
2.4	Övriga villkor för tillträde till bannätet	15
2.4.1	Ramavtal	15
2.4.2	Avtal om utnyttjande av bannätet	15
2.5	Föreskrifterna gällande trafikering	15
2.6	Specialtransporter	16
2.7	Transport av farliga ämnen	16
2.8	Godkännande av rullande järnvägsmateriel	16
2.9	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter	16
3	BANNÄTET	17
3.1	Introduktion	17
3.2	Bannätets omfattning	17
3.2.1	Det befintliga bannätet	17
3.2.2	Anslutande bannät	17
3.3	Beskrivning av bannätet	18
3.3.1	Geografisk beskrivning	18
3.3.2	Bannätets egenskaper	22
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation	23
3.4	Trafikrestriktioner	24
3.4.1	Särskild bankapacitet	24
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd	24
3.4.3	Farliga ämnen	25
3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar	25

Innehållsförteckning

3.4.5	Begränsningar som beror på broar.....	25
3.5	Bannätets användbarhet	25
3.6	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	26
3.7	Utvecklingsplanerna för bannätet.....	26
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	28
4.1	Introduktion	28
4.2	Processbeskrivning	28
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet	28
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod	29
4.3.2	Ansökan om bankapacitet under tidtabellsperioden	29
4.4	Tilldelning av bankapacitet.....	30
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet.....	30
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	31
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och prioritetssamordningar som gäller den.....	31
4.5	Bankapacitet i underhåll och banarbeten	33
4.6	Outnyttjad bankapacitet	33
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen.....	33
4.8	Åtgärder i händelse av störningar	33
4.8.1	Principer.....	33
4.8.2	Instruktioner.....	34
4.8.3	Sannolika situationer	34
4.8.4	Osannolika situationer	34
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG	35
5.1	Introduktion	35
5.2	Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder.....	35
5.3	Tjänster som erbjuds av andra	35
6	BANAVGIFTEN	37
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar.....	37
6.2	Banavgiftens storlek	37
6.3	Ändringar i banavgiften.....	37
6.4	Debitering av banavgiften.....	38
6.5	Säkerheter	38
BILAGOR		
Bilaga 1	Infrastrukturregister	
Bilaga 2	Trafikplatsregister	
Bilaga 3	Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå–Haparanda	
Bilaga 4	Lastprofil	
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rummet	
Bilaga 6	Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck	
Bilaga 7	Säkerhetssystemen	
Bilaga 8	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer	
Bilaga 9	Tågens högsta tillåtna hastighet i tunnlar	
Bilaga 10	Restriktioner till följd av broar	
Bilaga 11	Banarbeten som påverkar trafiken 2007	
Bilaga 12	Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät	
Bilaga 13	Övriga länders nätbeskrivningar	

1 ALLMÄNT

1.1 Introduktion

Beskrivning av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (198/2003) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2007 är den fjärde nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till bannätet, statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Beskrivningen av bannätet publiceras separat för varje tidtabellsperiod för dem som ansöker om bankapacitet. Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt för inrikes godstrafik¹. Endast VR Aktiebolag kan bedriva inrikes persontrafik.

1.3 Rättslig grund

Nuvarande lagstiftning

Banförvaltningscentralen publicerar i enlighet med 4 § järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa ävensom uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

- 1) rätten till tillgång till bannätet
- 2) grunderna för bestämmandet av banavgifter
- 3) ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
- 4) kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
- 5) övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Banförvaltningscentralens föreskrifter om

- 1) särskild bankapacitet med stöd av 18 § 1 mom. järnvägslagen (punkt 3.4.2),
- 2) prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av 18 § 2 mom. järnvägslagen (punkt 4.4.3)

¹ Fram till den 31.12.2006 kan endast VR Aktiebolag bedriva inrikes godstrafik.

1 Allmänt

- 3) tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med 23 § 2 mom. järnvägslagen (punkt 4.6).

Kommande lagstiftning

Medan arbetet med bannätsbeskrivningen pågått har en ny järnvägslag förberetts, som förenar gällande järnvägslag och lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet omfattande hela Europa. Genom den nya lagen träder Europeiska unionens andra järnvägspaket i kraft på nationell nivå.

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen publiceras för dem som ansöker om bankapacitet.

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Banförvaltningscentralen utfärdat, utan ett dokument som innehåller information.

1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdat.

1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut hos regleringsorganet, som i Finland är kommunikationsministeriet (fr.o.m. 1.9.2006 Järnvägsverket). Ändring i Banförvaltningscentralens beslut får sökas om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,
- 2) debitering av banavgiften
- 3) tilldelning av bankapacitet
- 4) beviljande av brådskande bankapacitet
- 5) beviljande av säkerhetsintyg eller
- 6) avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas kommunikationsministeriet inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådskande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarnas organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellsperiod i sänder och den publiceras fyra månader före utgången av inlämningen av ansökningarna om bankapacitet, dvs. 12 månader innan tidtabellsperioden byts. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellsperioden 2007, dvs. tidtabellsperioden 10.12.2006–8.12.2007. Nätbeskrivningen för tidtabellsperioden 2008 publiceras senast den 8.12.2006.

1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 förändras, publicerar Banförvaltningscentralen de nya uppgifterna bland sina föreskrifter.

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellsperioden 2007 och som eventuellt påverkar trafiken. Eventuella ändringar meddelas till ansökande av bankapacitet.

1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Nätbeskrivningen fås i tryckt form från Banförvaltningscentralen och den finns i pdf-format på Banförvaltningscentralens Internetsidor www.rhk.fi/svenska.

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2007–2010 framgår av Banförvaltningscentralens ekonomi- och verksamhetsplan². Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i Finlands järnvägsstatistik som Banförvaltningscentralen publicerar varje år

1.8 Kontaktuppgifter

Kommunikationsministeriet

PB 31 (Södra Esplanaden 16–18)
FI-00023 Statsrådet

Tfn: +358 9 160 02
Fax: +358 9 160 285 96
E-post: kirjaamo@mintc.fi
Internet: <http://www.mintc.fi>

² Ekonomi- och säkerhetsplanen finns på RHK:s Internetsidor och den kan beställas från RHK.

Regleringsorgan

Kommunikationsministeriet (fram till 31.8.2006)

Järnvägsverket (fr.o.m. 1.9.2006)

Järnvägsverket

I det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet som ingår i EU:s andra järnvägspaket förutsätts att en myndighet som svarar för den nationella järnvägssäkerheten grundas. För denna uppgift grundas i Finland Järnvägsverket den 1.9.2006. Utöver uppgifterna som anges i direktivet fungerar Järnvägsverket som regleringsorgan.

Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen (RHK) är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och den svarar för upprätthållningen och utvecklandet av statens bannät samt för järnvägstrafikens säkerhet och övriga myndighetsuppgifter i anslutning till banhållningen.

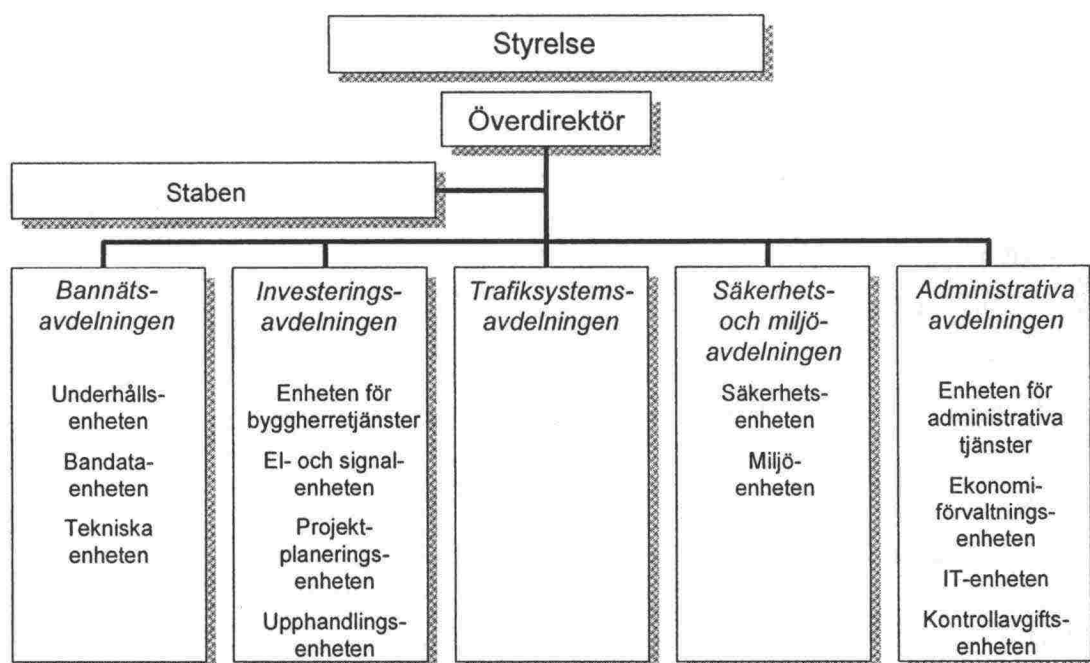


Bild 1. Schema över Banförvaltningscentralens organisation³.

Banförvaltningscentralen

PB 185 (Brunnsgatan 6)

FI-00101 Helsingfors

Tfn: +358 9 5840 5111

Fax: +358 9 5840 5100

E-post: info@rhk.fi, kirjaamo@rhk.fi

Internet: www.rhk.fi/svenska

³ Enheten för kontrollavgifter blir en del av Järnvägsverket 1.9.2006.

Kontaktuppgifter för Banförvaltningscentralen:

RailNetEurope OSS-kontaktperson

Bitr. direktör Timo Välke
+358 9 5840 5160
timo.valke@rhk.fi

Allmänna principer

Direktör Anne Herneoja
+358 9 5840 5106
anne.herneoja@rhk.fi

Säkerhetsintyg⁴

Överinspektör Pentti Haapala
+358 9 5840 5151
pentti.haapala@rhk.fi

Bannätets skick

Direktör Markku Nummelin
+358 9 5840 5180
markku.nummelin@rhk.fi

Godkännande av rullande materiel⁴

Överinspektör Lauri Leino
+358 9 6840 5182
lauri.leino@rhk.fi

Investeringar i bannätet

Direktör Kari Ruohonen
+358 9 5840 5131
kari.ruohonen@rhk.fi

Ansökan om bankapacitet

Överinspektör Miika Mäkitalo
+358 9 5840 5026
miika.makitalo@rhk.fi

Juridiska ärenden

Chefsjurist Rami Metsäpelto
+358 9 5840 5158
rami.metsapelto@rhk.fi

Avtal för användning av bannätet

Bitr. direktör Timo Välke
+358 9 5840 5160
timo.valke@rhk.fi

Samordning av banarbeten och trafik⁵

Överinspektör Mikko Natunen
+358 40 585 8849
mikko.natunen@rhk.fi

Trafikledning

Överinspektör Jukka Salonen
+358 9 5840 5145
jukka.salonen@rhk.fi

Utvecklande av bannätsbeskrivningen

Överinspektör Miika Mäkitalo
+358 9 5840 5026
miika.makitalo@rhk.fi

Överinspektör Tapio Raaska

+358 9 5840 5025
tapio.raaska@rhk.fi

Museitrafik

Överinspektör Mikko Natunen
040 585 8849
mikko.natunen@rhk.fi

Mer information på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

⁴ Denna uppgift sköts av Järnvägsverket fr.o.m. 1.9.2006

⁵ Tilläggsuppgifter i anslutning till timing och planering av arbetena i praktiken ges av trafikplanerarna på de olika trafikledningsområdena (se kartan i slutet av bilaga 11)

• Trafikledningscentret i Helsingfors	Timo Kovanen	tfn: 030721440
• Trafikledningscentret i Tammerfors	Esko Jalanto	tfn: 030730570
• Trafikledningscentret i Uleåborg	Sakari Meripaasi	tfn: 030745450
• Trafikledningscentret i Kouvola	Matti Juvonen	tfn: 030734197
• Pieksämäki (Trafikledn. Kouvola)	Juha Kröger	tfn: 030737002
• Joensuu (Trafikledn. Kouvola)	Arto Papunen	tfn: 030740379

1.9 Samarbetet mellan infraförvaltarna

De europeiska infrastrukturförvaltarna har avtalat om en gemensam organisation för försäljning och marknadsföring av internationell bankapacitet, RailNetEurope (RNE). Dessa infrastrukturförvaltare har inom ramen för RNE-verksamheten grundat One Stop Shops (OSS) –nätverket som erbjuder kunderna ett samserviceställe. När det gäller ansökningar för internationella järnvägslinjer skall järnvägsföretaget ta kontakt med en OSS-kontaktperson som koordinerar den internationella järnvägslinje som behövs.

One Stop Shop

- Erbjuder kunden information om de tjänster som tillhandahålls av bannätsförvaltarna.
- Tillställer de uppgifter som behövs för tillträde till RNE-medlemmarnas bannät.
- Behandlar ansökningarna om internationella järnvägslinjer på RNE-området.
- Säkerställer att den följande tidtabellsperiodens järnvägslinjer har beaktats som sig bör i det årliga tidtabellssamarbetet.
- Gör förslag till internationella järnvägslinjer.

Varje OSS-kontaktperson hör till ett internationellt nätverk, som har som mål att underlätta kundens tillträde till bannätet. OSS informerar kunderna även om banavgifterna och tågrörelserna. OSS erbjuder kunden med hjälp av en kontaktperson sakkunnig service över gränserna, mellan fyra ögon, konfidentiellt, opartiskt och icke-diskriminerande. Kontaktuppgifterna till OSS-personer vid utländska infraförvaltare finns på RailNetEuropes Internetsidor⁶.

Medlemmar i RailNetEurope är:

- Banedanmark (Danmark)
- Banverket (Sverige)
- BLS Lötschbergbahn AG (Schweiz)
- Ceske Drahy (CD) / SZCD (Tjeckien)
- CFR (Rumänien)
- Chemins de fer Héliéniques / Hellenic Railways (Grekland)
- DB Netz AG (Tyskland)
- Eurotunnel (Frankrike/England)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Österrike/Ungern)
- Jernbaneverket (Norge)
- Network Rail (tidigare Railtrack Plc) (Storbritannien)

⁶ RailNetEuropes Internetsidor: <http://www.railneteurope.com>

- Österreichische Bundesbahnen (Österrike)
- Polskie Koleje Państwowe (Polen)
- ProRail (tidigare Railned B.V.) (Nederländerna)
- Ratahallintokeskus (Finland)
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Spanien)
- Rede Ferroviária Nacional, E.P. (Portugal)
- Réseau Ferré de France och Société Nationale des Chemins de fer Français (Frankrike)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (Italien)
- Scandlines (Tyskland / Sverige)
- Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Federali Svizzere (Schweiz)
- SZ Holding Slovenske železnice d.o.o (Slovenien)
- Société Nationale des Chemins de fer Belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (Belgien)
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburg)
- Železnice Slovenskej republiky (Slovakien)
- Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (Ungern)

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns i bilaga 13.

1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

Automatisk tågkontroll (ATC) är ett automatiskt övervakningssystem, som övervakar tågens hastighet och stoppar tåget vid behov.

Banhållning avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

Bankapacitet avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period, dock inte i fråga om tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.

Bannätet avser statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen.

Huvudbanorna bildar stommen i statens bannät. En huvudbana är en bana på vilken trafiken i regel är tidtabellsenlig. En förteckning över huvudbanorna finns i publikationen tekniska föreskrifter och anvisningar i anslutning till tågsäkerhetsstadgan.

Järnvägsföretag avser ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken. Som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft.

Lastprofil avser det område inom vilket lasten i en öppen vagn bör hållas då vagnen befinner sig i normalställning på ett rakt, jämnt spår.

Museitrafik avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel eller jämförbar materiel.

Privat spåranläggning avser en till statens bannät ansluten anläggning som inte förvaltas av Banförvaltningscentralen, dock inte internationella anslutningar vid gränsstationerna.

Samordning avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

Trafikering avser sådan trafikering med spårfordon på bannätet som bedrivs av en järnvägsoperatör eller som har samband med banhållning eller därtill anslutna funktioner samt annan trafik som sträcker sig till bannätets spårområde, dock inte i vägtrafiklagen (267/1981) avsedd vägtrafik i plankorsning.

Trafikledning innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. I trafikledningen ingår dessutom att informera om tågsäkerheten samt bevilja nödvändiga tillstånd. Trafikledningen inbegriper även bekräftande av reserveringar samt beviljande av tillstånd för arbete på järnväg och mottagande av meddelande om avslutat arbete. För trafikledningen svarar fjärrtågklararen eller tågklararen. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks—eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

Överbelastad bankapacitet avser en sådan järnvägslinje som inte har kunnat anvisas den bankapacitet som ansökan gäller trots en samordning av olika ansökningar om bankapacitet.

2 FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET

2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Föresättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg, beviljad bankapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträdet till bannätet beskrivs i järnvägslagen (198/2003) och i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet (561/2002 sådan den lyder ändrad genom lagen 200/2003).

Med stöd av Lagen om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet har en förordning utfärdats av Statsrådet gällande Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (765/2002), i vilken bl.a. stadgas om väsentliga krav i fråga om järnvägssystemet. För uppfyllande av väsentliga krav utfärdar Banförvaltningscentralen föreskrifter med stöd av nämnda lag.

På statens bannät skall Banförvaltningscentralens föreskrifter följas. Föreskrifterna gäller antingen hur bestämmelserna gällande driftskompatibilitet skall genomföras eller så är det fråga om Banförvaltningscentralens nationella föreskrifter. Information om vilka av Banförvaltningscentralens föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex⁷.

2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

- 1) Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd⁷ som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområde, om det inte är fråga om sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- 2) Trafikoperatören skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Banförvaltningscentralen beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas. Fr.o.m. 1.9.2006 svarar Järnvägsverket för beviljandet och godkännande av säkerhetsintyg.
- 3) Trafikoperatören skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
- 4) Trafikoperatören har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som han behöver för sin trafik.

⁷På Internetadressen www.finlex.fi

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

- 5) De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet samt som föreskrivs eller bestäms med stöd av dessa lagar i övrigt uppfylls.

Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild 2.

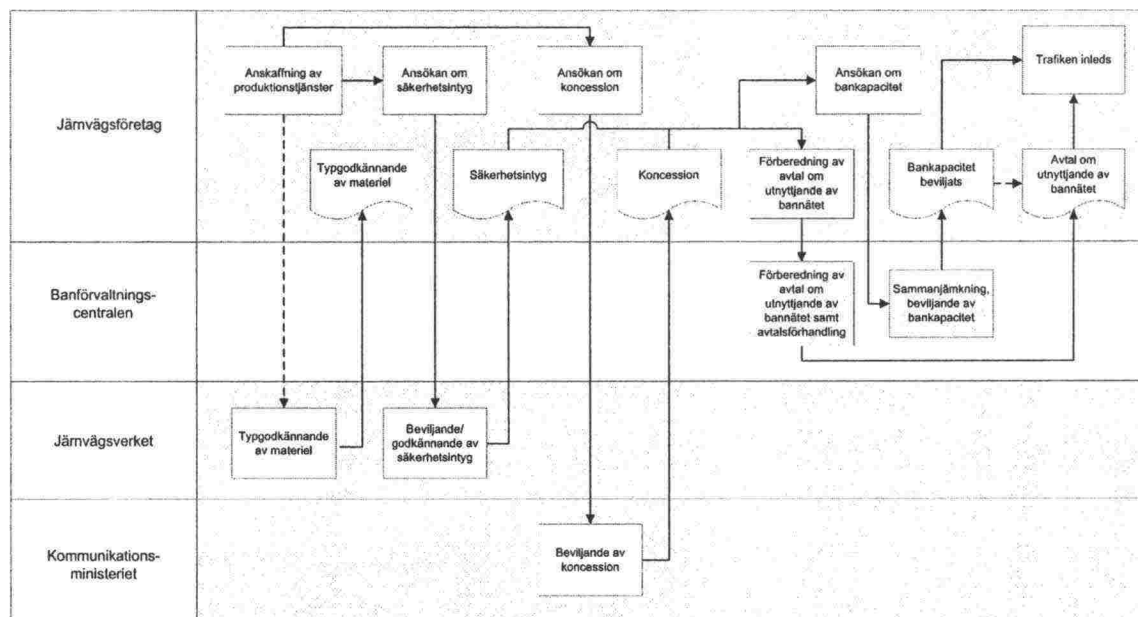


Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådskande bankapacitet. Vid Banförvaltningscentralen har utfärdats en föreskrift för operatörer av museitrafik gällande skötsel av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering. Anvisningarna finns att tillgå på RHK:s trafiksystemavdelning.

2.2.2 Allmänna föreskrifter för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

- 1) ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik⁸
- 2) ett järnvägsföretag som är dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) har rätt att bedriva inhemsk persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Banförvaltningscentralens trafikplatser för den trafik som de bedriver på villkor enligt ett skilt avtal (avtalet om utnyttjande av bannätet). Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under föreskrift att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Banförvaltningscentralen.

2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som slagit sig ner i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Banförvaltningscentralen, RHK (fr.o.m. 1.9.2006 av Järnvägsverket). RHK har utfärdat en instruktion för ansökan om säkerhetsintyg. Instruktionen finns att tillgå på säkerhetsenheten vid RHK:s säkerhets- och miljöavdelning.

Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på hans verksamhet och att företaget har föreskrifter att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor gällande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken i beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i RHK:s föreskrift gällande ansökan om säkerhetsintyg.

⁸ Fram till den 31.12.2006 får endast VR Aktiebolag bedriva inrikes godstrafik.

Banförvaltningscentralen kräver uppgifter om följande ärenden:

- Säkerhetspolitik som innehåller en beskrivning av vad företaget och dess ledning gör för att garantera säkerheten.
- En säkerhetsorganisation som beskriver hur ansvaret för tågsäkerhetsärenden fördelas.
- Vilka säkerhetsföreskrifter och bestämmelser det sökande företaget följer.
- Personalens säkerhetsutbildning, personalens kompetenser samt övervakningen av personalen.
- Olika saker beträffande materielen.
- Undersökning av olyckor och beredskapen för olyckor.
- Kartläggning och värdering av risker.
- Avtal gällande underleverantörer.

En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Banförvaltningscentralen. Säkerhetsenheten behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. RHK avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. RHK kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Om karaktären eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag eller en sammanslutning bestående av internationella järnvägsföretag förändras på ett väsentligt sätt, skall företaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller be RHK godkänna säkerhetsintyget på nytt.

2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar en annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs.

2.3 Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet förutsätter att järnvägsföretaget uppfyller följande krav:

- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen eller motsvarande som beviljats på Europas ekonomiska samarbetsområde, förutom om det gäller sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen som täcker alla de rutter på vilka man har för avsikt att bedriva trafik.

Anvisningar för ansökan om bankapacitet och hur detta beviljas framförs i bannätsbeskrivningens 4 kapitel.

2.4 Övriga villkor för tillträde till bannätet

2.4.1 Ramavtal

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver anges. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden att få i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Banförvaltningscentralen beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom ett sådant förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst tio år. Banförvaltningscentralen kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än tio år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

2.4.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av bannätet (s.k. *access contract*) gällande användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är utnyttjandet av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt användningen av trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Banförvaltningscentralen för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Banförvaltningscentralen ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören i beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som tagits under tidtabellsperioden gällande fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

2.5 Föreskrifterna gällande trafikering

Banförvaltningscentralens anvisningar gällande trafikering finns på deras Internetsidor och föreskrifterna på Statens författningssamling Finlex' myndighetssidor⁹.

⁹ På Internetadressen <http://www.finlex.fi>

2.6 Specialtransporter

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar. De föreskrifter som Banförvaltningscentralen gett gällande järnvägstrafik och –materiel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex myndighetssidor och de övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

2.7 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. De föreskrifter som Banförvaltningscentralen gett gällande järnvägstrafik och –materiel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex myndighetssidor och de övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

2.8 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Banförvaltningscentralen beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och RHK har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I övrigt svarar Banförvaltningscentralen för det tekniska godkännandet när det gäller tillstånd för ibruktagande. Fr.o.m. 1.9.2006 svarar Järnvägsverket för godkännandet av rullande materiel.

2.9 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall enligt järnvägslagstiftningen ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och annan lämplighet som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter som trädde i kraft 1.1.2005. Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Banförvaltningscentralens föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsoperatören tillställa Banförvaltningscentralen uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Den som utfärdar säkerhetsintyget kan även annars utreda om en viss person eller grupp av personer som är i tjänst hos en trafikoperatör uppfyller de krav på lämplighet som ställs på den. Övervakningen av den personal inom järnvägssystemet som sköter trafiksäkerhetsuppgifter övergår till Järnvägsverket 1.9.2006.

3 BANNÄTET

3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralens banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

3.2 Bannätets omfattning

3.2.1 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät (bild 3) och i infrastrukturregistret (bilaga 1).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Raudanlahti–Säynätsalo
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara.

Följande banavsnitt är öppet för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplogning, inget underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna):

- Kiukainen–Säkylä.

Följande banavsnitt planeras stängas för trafik, men inget beslut om stängningstidpunkten har fattats:

- Parkano–Niinisalo
- Parkano–Kihniö
- Liukainen–Säkylä.

3.2.2 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Banverket¹⁰ innehavare av infrastrukturen.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. Rysslandstrafiken är inte en del av den internationella trafiken inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR Aktiebolag har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland.

¹⁰ Adressen till Banverkets Internetsidor är <http://www.banverket.se>

3.3 Beskrivning av bannätet

3.3.1 Geografisk beskrivning

3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 samt i infrastrukturegistret, bilaga 1.

3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm. Toleransområdet för spårvidden är -10 ... +30 mm. De av hastigheten beroende gränsvärdena för spårvidden har presenterats i del 13 "kontroll av banan" i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO).

3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 och i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser).

Följande trafikplatser är öppna för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplogning, inget underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna):

- Kauttua
- Säkylä.

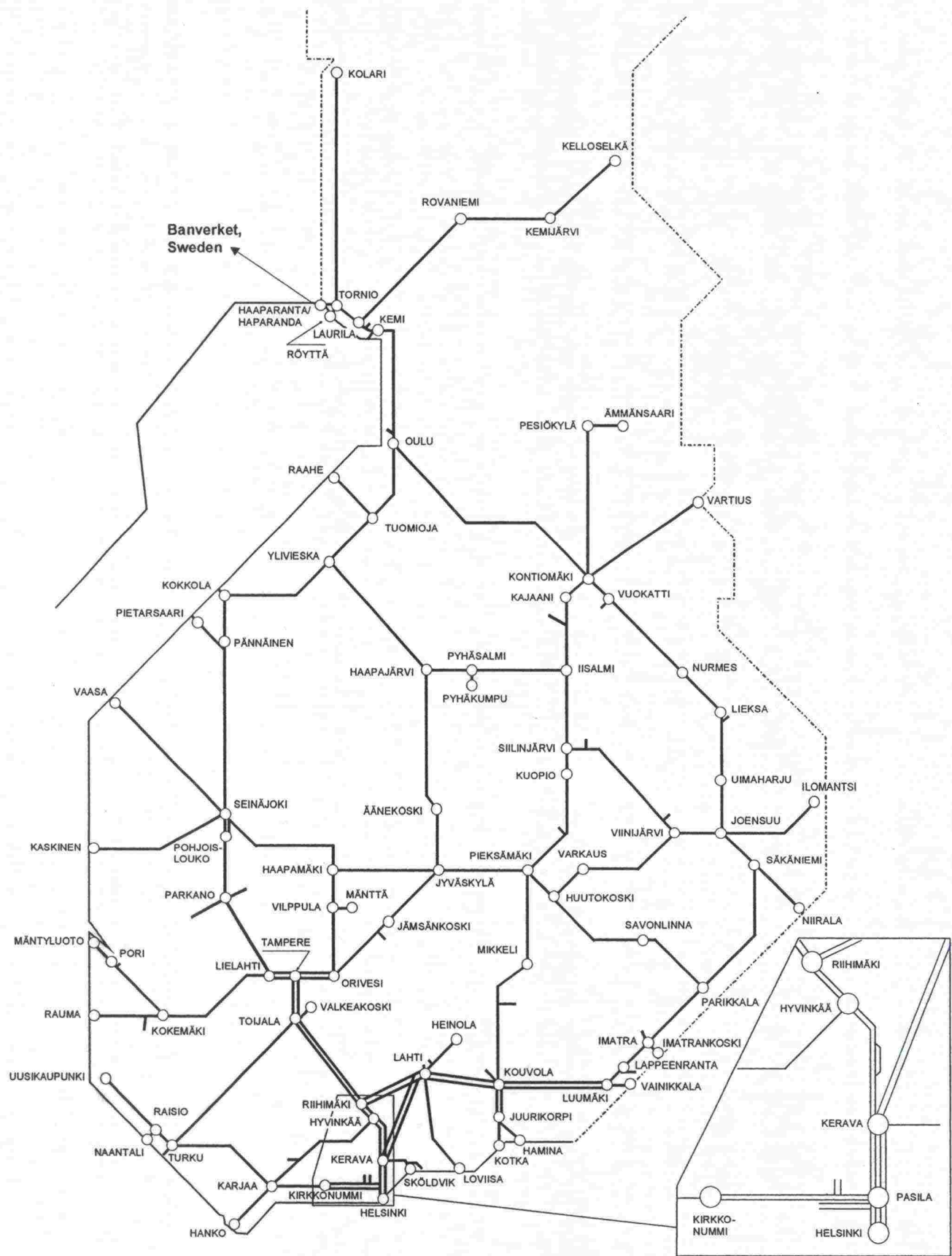


Bild 3. Statens bannät i början av tidtabellsperioden 2007.

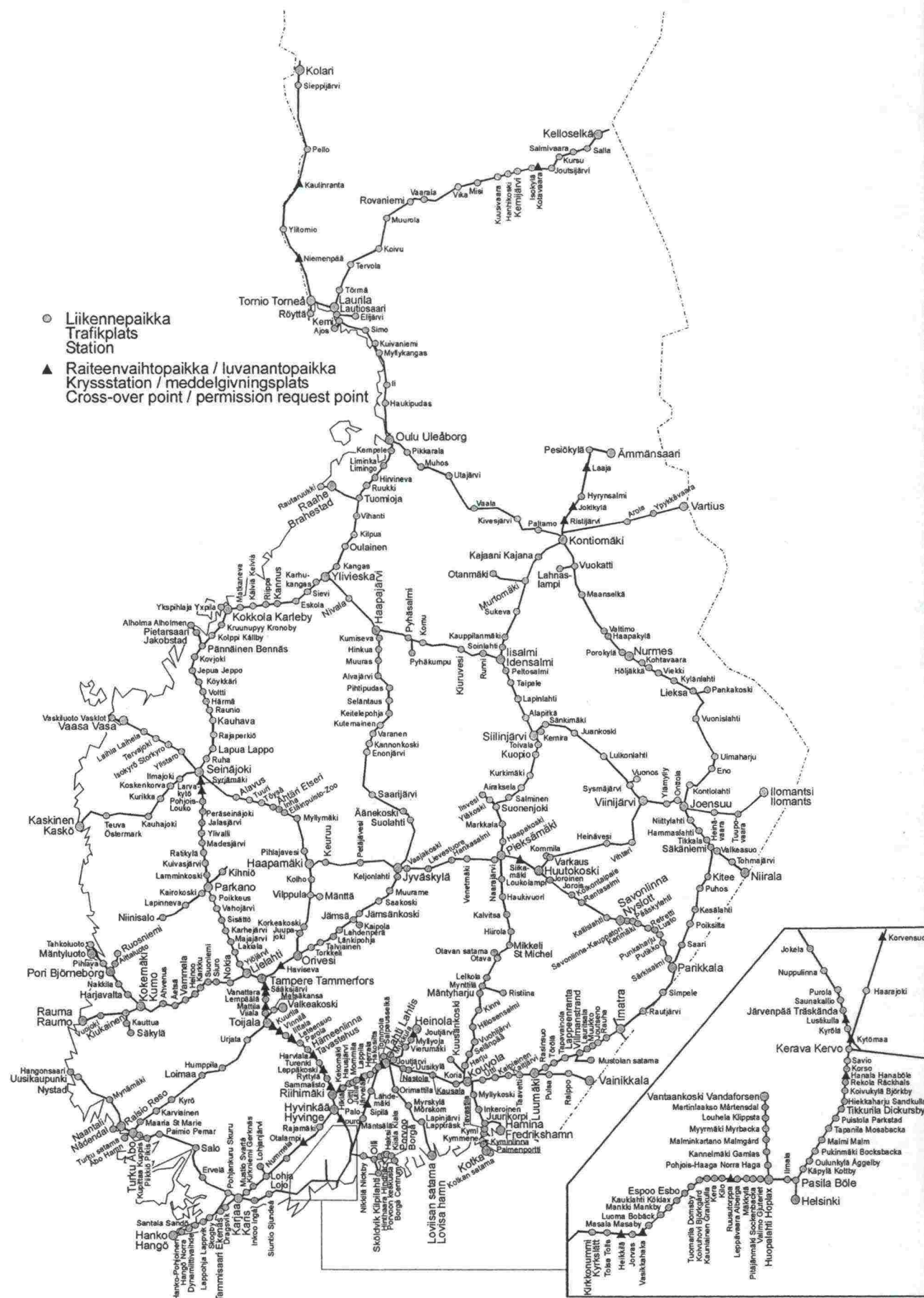


Bild 4. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2007.

Euroopanlaajuinen rautatieverkko Suomessa
Europeiska bannätet i Finland
Trans-European Rail Network in Finland

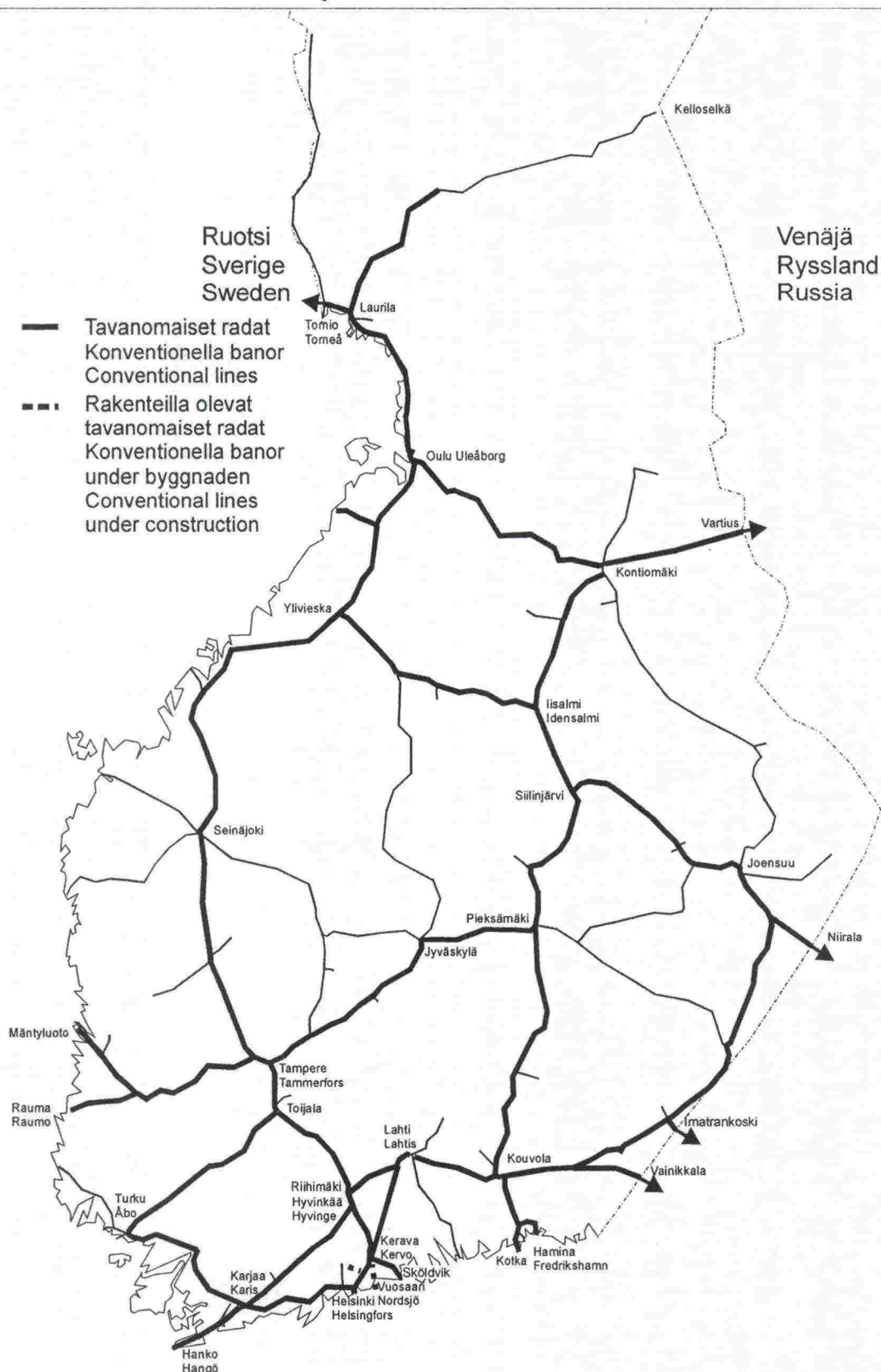


Bild 5. Finlands TEN-nät.

3.3.2 Bannätets egenskaper

3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU) FIN1, bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO).

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Indelningen av banorna i banklasser och de tillåtna hastigheterna med olika axeltryck) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m.

3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 12,5 mm/m. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Lutningarna på de olika banavsnitten framgår av bilaga 1 (infrastrukturregistret).

3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (Hastigheterna och axeltrycken) redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg.

3.3.2.5 De största tillåtna tåglängderna

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på alla trafikplatsers alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter¹¹. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

¹¹ Vid dimensioneringen används nuförtiden minst 725 meter.

3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna bildar en returkrets. Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret).

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO).

3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

3.3.3.1 Säkerhetssystemen

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner vilkas minimiavstånd är tågets bromssträcka. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget.

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen).

Detektorer för upptäckande av lagers varmgång har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet, där största tillåtna hastighet är eller kan vara över 160 km/h. Dessutom har varmgångsdetektorer placerats i närheten av de livligaste korsningsstationerna. Karta över varmgångsdetektorernas positioner finns i bilaga 7.

3.3.3.2 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning, helhetsövervakning av tåg och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikerings på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår. Om banavsnittens användbarhet avtalas skilt i avtalet om utnyttjandet av bannätet som ingås med Banförvaltningscentralen.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

I tågsäkerhetsstadgan bestäms att lokföraren skall innan tåget går ha en tidtabell, en beskrivning av banavsnittet, körorder eller motsvarande uppgifter, förteckning över bromsvikter/tågbeskrivning som innehåller vagnsförteckning samt besked om färdugligheten och kontrollen och provningen av bromsarna. Dokumentens noggrannare innehåll framgår av tågsäkerhetsstadgan.

Information om onormala situationer fås från ett system som Banförvaltningscentralen upprätthåller (ETJ) och som järnvägsföretaget skall ansluta sig till. Systemet informerar nästan i realtid om de omständigheter som tillfälligt påverkar trafiken på linjen samt om bestående förändringar.

Kommunikationen mellan trafikledaren och lokföraren sker på finska i direkt tal, med telefon, med hjälp av signaler eller med radio. På bannätet används ett linjeradiosystem där man reserverat en egen kanal för respektive banavsnitt. Samma radiosystem kan användas även i samband med styrningen av rangeringen, men då skall man komma överens om de kanaler som används. Alla enheter som befinner sig inom hörbarhetsområdet hör talet.

Samtalen i de kommunikationsmedel som används i tal inom trafiksäkerhetskommunikationen bandas. Bandningarna används till övervakning av trafik kommunikationen samt till undersökning av olyckor och risksituationer.

3.3.3.4 Automatisk tågkontroll

Med automatiskt tågkontroll avses ett sådant system vars anordningar säkrar att signalerna för största tillåtna hastighet och övriga signaler som påverkar tågets gång följs samt att hastighetsbegränsningarna uppmärksammas.

Tågsäkerhetsstadgan gör det ännu möjligt att köra utan fungerande tågkontroll med en hastighet på 80 km/h på ATC-bana. Museimateriel och banarbetsmaskiner som ännu saknar tågkontroll, kan trafikera bannätet med nuvarande villkor tills det att byggandet av ATC-3 slutförts. Detta borde ske före utgången av år 2006. Efter det bör även museimaterielen och banarbetsmaskinerna vara försedda med anordningar för tågkontroll.

3.4 Trafikrestriktioner

3.4.1 Särskild bankapacitet

Banförvaltningscentralen kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägsrutter för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. Banförvaltningscentralen har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet

Banförvaltningscentralen ger i bannätsbeskrivningens punkt 4.4 närmare anvisningar om en järnvägsrutts prioriteringsordning, enligt vilken en bestämd trafiktyp kan få företräde vid utdelningen av överbelastad bankapacitet.

3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav som framgår av Banförvaltningscentralens publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (LIMO). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 12 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 bruttoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 8.

3.4.3 Farliga ämnen

Finland är med i COTIF-konventionen som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna är inte med i COTIF-konventionen. Bestämmelserna om internationella järnvägstransporter av farliga ämnen (RID) ingår som en bilaga i COTIF-konventionen. RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farliga ämnen. På inhemska järnvägstransporter av farliga ämnen tillämpas bestämmelser som tagits in i den finska lagstiftningen på basis av RID-ramdirektivet (96/49/EG).

Den största avvikelser från RID-bestämmelserna gäller inom inrikestrafiken köldbekämlighetskravet på -40 °C för vissa packningar och cisterner (RID -18 och -20 °C) samt bestämmelserna om skyddsvagnar och om import och tillfällig förvaring av transporter som innehåller explosiva varor på trafikplatserna. Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att begränsa utsläpp av bensinångor.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattensområden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

Järnvägsföretaget skall göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. Statsrådets förordning innehåller bestämmelser om saken. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömyndigheterna. Banförvaltningscentralen skall godkänna planen.

3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors–Åbo. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

3.5 Bannätets användbarhet

Andra begränsningar som påverkar trafiken än de som framställs i kapitel 3.4 framgår av Jtt och ETJ. Banarbeten som orsakar trafikbegränsningar framgår av bilaga 11.

3.6 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Den lokala trafikledningen definierar uppställningsspåren.

Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt.

Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar."

Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (register över järnvägstrafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Banförvaltningscentralens underhåll.

3.7 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplaner för bannätet presenteras i Banförvaltningscentralens verksamhets- och ekonomiplan för åren 2007–2010¹². I slutet av år 2004 var cirka en femtedel av banlängdens överbyggnad över 30 år gammal och i behov av förnyelse. Den mest kritiska utmaningen inom banhållningen under planeringsperioden är genomförandet av ombyggnaden av bannätet, som hittills framskridit väl, samt dess utvidgning till bangårdarna. Samtidigt måste man kunna administrera den kostnadsutveckling som den ökade tekniken och materialens prishöjningar fört med sig.

Under planeringsperioden förs diskussionen om bannätets svagast trafikerade bandelars framtid. Beslut måste tas gällande bannätets omfattning innan ombyggnaden av de svagast trafikerade bandelarna blir oundviklig.

¹² TTS finns att läsa på RHK:s Internetsidor (<http://www.rhk.fi>) och man kan beställa den från RHK.

Järnvägstrafiken 2025, en utvecklingsplan på lyängre sikt än verksamhets- och ekonomiplanen, blir färdig våren 2006.

4 TILLDELNING AV BANKAPACITET

4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (198/2003) och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet (207/2003).

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Banförvaltningscentralen för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår ur man anhåller om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

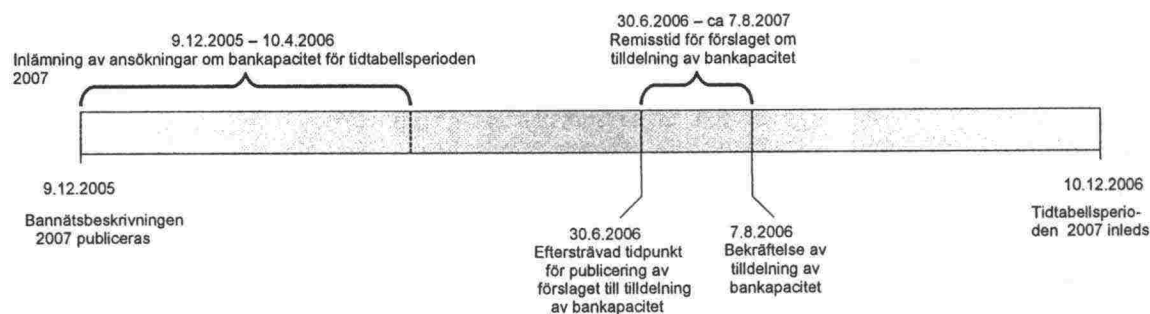


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet

Banförvaltningscentralen har uppgjort en anvisning för ansökan om bankapacitet. I detta kapitel återges innehållet i anvisningen. Anvisningen om ansökan om bankapacitet kan användas då man ansöker om bankapacitet för regelbunden trafik. Anvisningen kan dessutom användas i tillämpliga delar vid ansökan om brådskande bankapacitet..

Ansökan om bankapacitet görs skriftligen. Ansökan kan emellertid även tillställas i elektronisk form så som därom stadgas i Lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Den skriftliga ansökan om bankapacitet adresseras till Banförvaltningscentralens trafiksystemavdelning:

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemavdelningen
PB 185
FI-00101 Helsingfors

Vid användning av e-post skall ansökan skickas till adressen:
kirjaamo@rhk.fi

Enligt anvisningen för ansökan om bankapacitet skall järnvägsföretaget i sin ansökan om bankapacitet ge följande uppgifter om varje tåg:

- en grafisk tidtabell, s.k. tidtabellsläge
- avgångs- och ankomsttid
- vilket slags tåg (person- / godståg)
- största tillåtna hastighet
- gångtider/ -dagar/ -perioder

Järnvägsföretaget kan utöver nyss beskrivna uppgifter även ge följande uppgifter om tåget:

- tågnumret
- klassen i prioritetsordningen
- uppehållen för persontåg, hanteringsplatser för godståg
- övriga uppgifter gällande trafiken.

Järnvägsföretaget kan ansöka om en del av bankapaciteten även med en sådan ansökan i vilken den sökande inte har något exakt tidtabellskrav vad gäller gångdagar eller tidtabellsläge. Ett sådant tåg kunde sättas i trafik enligt villkor som definierats i beslutet om bankapacitet under ledning av Banförvaltningscentralens trafikledning. I ett dylikt fall kan man låta bli att meddela ”gångtider/ -dagar/ -perioder”. Banförvaltningscentralen ber om tilläggsuppgifter, om samordningsförfarandet så förutsätter.

4.3.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2007 inleds den 10.12.2006 och slutar den 8.12.2007. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2008 den 9.12.2007 och slutar den 7.12.2008. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

4.3.2 Ansökan om bankapacitet under tidtabellsperioden

Beslut om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan ändras för den återstående tidtabellsperioden under tidtabellsperioden i fråga, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats övriga järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ändringstidpunkterna är kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag:

- under det andra veckoslutet i januari
- det veckoslut som följer efter den tidpunkt då skolarbetet avslutas.

4 Tilldelning av bankapacitet



Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2007.

Ändring kan sökas tidigast sex och senast fyra månader innan bankapaciteten för regelbunden trafik träder i kraft.

Banförvaltningscentralen (RHK) kan, förutom de ovannämnda tidpunkterna, av särskilda skäl besluta även om andra ändringstidpunkter. Då skall den sökande ansöka om bankapacitet hos Banförvaltningscentralen senast två veckor före ikraftträdandet av den regelbundna trafikens bankapacitet. RHK meddelar alla järnvägsföretag om de nya ändringstidpunkterna för regelbunden trafik.

Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Den som ansöker om bankapacitet kan ansöka om bankapacitet hos Banförvaltningscentralen oberoende av tidsfristerna, om sökanden behöver tillfällig bankapacitet för en eller flera järnvägslinjer. Brådskande bankapacitet kan ansökas för tidtabellsperiod som inleds efter det att Banförvaltningscentralen har bekräftat förslaget om tilldelning av bankapacitet.

En brådskande ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid lämnas in också i elektronisk form så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet. Med undantag från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har väckts i elektronisk form delges sökanden också per fax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då faxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

4.4 Tilldelning av bankapacitet

4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. I Forum Train Europe har man emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av banka-

pacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Banförvaltningscentralen kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling.

Samordningsförfarandet gällande bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Banförvaltningscentralen ansökanden om bankapacitet mellan sökandena. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Banförvaltningscentralen för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Banförvaltningscentralen avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut gällande tilldelning av bankapacitet hos regleringsorganet (se kap. 1.4.3).

4.4.3 Överbelastad bankapacitet och prioritetssamordningar som gäller den

Banförvaltningscentralen konstaterar genom sitt beslut att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapacitet mellan överlappande ansökningar misslyckas. Banförvaltningscentralen kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellsperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

4 Tilldelning av bankapacitet

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet ¹³
2.a	Snabb passagerartrafik ¹⁴
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ¹⁵
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ¹⁶

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Banförvaltningscentralen kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

Bekräftandet av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och hörandet av intressenterna besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor. Banförvaltningscentralen skall då särskilt beakta persontrafikens, godstrafikens samt banhållningens behov liksom även ett effektivt utnyttjande av bannätet. Beslutet skall, om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, fattas även med beaktande av de prioritetsordningar som bestäms enligt den särskilda och överbelastade bankapaciteten.

Brådskande bankapacitet

Banförvaltningscentralen beviljar den brådskande bankapaciteten som ansöks (s.k. *ad hoc*-ansökan) om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inget annat följer av järnvägslagens särskilda bestämmelser, beviljas brådskande bankapacitet till den som först har ansökt om den. Banförvaltningscentralen meddelar härvid sitt beslut gällande ansökan om bankapacitet senast fem dygn efter det att ansökan lämnats in.

¹³ Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.

¹⁴ Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.

¹⁵ Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

¹⁶ Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

4.5 Bankapacitet i underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. En förteckning över dessa spår fås på Bandataenheten vid Banförvaltningscentralens Bannätsavdelning. För sådan trafikering av bannätet som sker utanför det område som reserverats för banhållning krävs ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen, om det är fråga om tåg- eller banarbetstrafik. Om trafikering skall dessutom skilt avtalas med Banförvaltningscentralen. Maskiner som används inom banhållningen och därtill hörande personal skall uppfylla kraven i punkterna 2.8 och 2.9.

I nätbeskrivningens bilaga 11 finns en förteckning över de banarbeten som sannolikt utförs under tidtabellsperiod 2007 och som eventuellt påverkar trafiken.

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Banförvaltningscentralen har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad den nedan definierade tröskelkvoten förutsätter. Tröskelkvoten för minimikravet för utnyttjande av bankapacitet i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelkvoten för minimikravet för utnyttjande 95 %.

Banförvaltningscentralen får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Banförvaltningscentralen återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. De föreskrifter som Banförvaltningscentralen gett gällande järnvägstrafik och -materiel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex¹⁷ myndighetssidor och de övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens Internetsidor.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

4.8.1 Principer

Banförvaltningscentralen har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att

¹⁷ På Internetadressen <http://www.finlex.fi>

betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankapacitet, om det inte med den som innehar bankapacitet har avtalats om något annat med stöd av järnvägslagen.

4.8.2 Instruktioner

Banförvaltningscentralen har under arbete instruktioner för lösning av störningar i trafiken. Meningen är att instruktionerna skall bli färdiga under år 2006. Banförvaltningscentralen fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer. Ett järnvägsföretag kan ge ett eget förslag till instruktioner i händelse av störningar gällande det egna företagets tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningar försöker man förhandla på det sätt Banförvaltningscentralen anvisat.

4.8.3 Sannolika situationer

Vid störningar handlas enligt de anvisningar som Banförvaltningscentralen givit.

4.8.4 Osannolika situationer

Ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen är skyldiga att ha beredskap för järnvägsolyckor i den omfattning som deras bransch och verksamhetsområde förutsätter. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan som Banförvaltningscentralen godkänner. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. De kostnader som orsakas av en olycka uppbärs hos den som orsakat olyckan, i enlighet med skadeståndslagen och lagen om ansvar i spårtrafik.

Banförvaltningscentralen skall vara beredd på att snabbt få banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Banförvaltningscentralen överenskommer om saken i samband med att ett underhållsavtal fattas.

Kommunikationsministeriet beslutar skilt i detalj, beroende på kvaliteten och omfattningen av verksamheten, om järnvägsföretagets förpliktelser gällande förberedelserna för undantagsförhållanden.

5 TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG

5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (198/2003) och i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (206/2003).

I registret över järnvägstrafikplatser som finns i bannätsbeskrivningen (bilaga 2) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Banförvaltningscentralen eller någon annan.

5.2 Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder

Banförvaltningscentralen (RHK) erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. RHK erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 12).

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till RHK:s elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. RHK erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. RHK står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

RHK kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som RHK förfogar över.

Användningen av RHK:s tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet.

5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inkluderande spårförbindelse till ett annat järnvägsföretag, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte annars kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Tjänster som erbjuds av andra kan vara bl.a. användning av elöverföringsutrustning, tankning av bränsle, användning av passagerarstationer och godstrafikterminaler, rangerbangårdar, tågbildningsutrustning, sidospår på depåer, lokaler och anläggningar för underhåll av rullande materiel samt användning av underhållsutrustning och övriga tekniska anläggningar. Till dylika tekniska anläggningar räknas bl.a. sandspridare, el- och

5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

vattenanslutningar för rullande materiel, mätanordningar för cisternvagnars fyllnadsgrad samt testanläggningar för bromsar.

6 BANAUGHTEN

6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (198/2003), i banskattelagen (605/2003) och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (208/2003).

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

Banförvaltningscentralen skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgiften som nämns i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Vid fastställandet av miljöavgiften kan man beakta kostnader som förorsakas miljön till följd av tågtrafiken. Tilläggsavgift kan tas ut för att täcka kostnaderna som användningen av infrastruktur orsakar i dess helhet.

6.2 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften

Grundavgiften	Godstrafik 0,1227 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1189 cent/bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
Investeringskatt (gäller banavsnittet Kervo–Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

6.3 Ändringar i banavgiften

Inga ändringar att vänta gällande banavgiften.

6.4 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Banförvaltningscentralen enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts. Järnvägsoperatörerna skall för debitering månatligen tillställa enheten för ekonomiadministration vid Banförvaltningscentralens administrativa avdelningen uppgifter om den trafik som bedrivs. Kontaktperson är:

Lisbeth Laine
+358 9 5840 5081
lisbeth.laine@rhk.fi

6.5 Säkerheter

Banförvaltningscentralen förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

INDEX

Ad hoc -ansökan	30, 32–33	Spårvidd	18
Ansökan om bankapacitet	28–30	Störningar	33–34
Avtal om utnyttjande av bannätet	15	Säkerhetsintyg	13–14
Axellaster	22	Säkerhetssystemen	23
Banarbeten	33	Särskild bankapacitet	24
Banavgift	37–38	TEN-nätet	21
Bannätet	17–27	Tjänster	35–36
Bannätets egenskaper	22–23	Trafikbegränsningar	24–25
Banskatt	37	Trafikledning	23
Brådskanie bankapacitet	30, 32–33	Trafikplatser	18
Elektrifiering	23	Trafiksäkerhetskommunikation	23–24
Farliga ämnen	25	Tidtabellsförslag	30–32
Fördelning av bankapacitet	30–33	Tidtabellsperiod	5, 29–30
Förslag till fördelning av bankapacitet	30–32	Utvecklingsplaner för bannätet	26–27
Förutsättningar för tillgång till bannätet	11–16	Överbelastad bankapacitet	31–33
Gränsstationer	18		
Hastighet	22		
Järnvägslinjerna	18		
Kommunikationsministeriet	5, 13		
Koncession	13		
Lutning	22		
Metervikterna	22		
Miljöskydd	24–25		
Museitrafik	12		
Olyckor	14, 24, 34		
OSS-verksamhet	8–9		
Prioritetsordning för bankapacitet	32		
RailNetEurope	8–9		
Ramavtal	15		
Regleringsorgan	4, 6		

INFRASTRUKTURREGISTER

Teckenförklaringar

On	”ja”
—	”nej”
AC2	elektrifieringssystemet 25 kV / 50 Hz
ATP-VR/RHK	Systemet som förmedlar information till förarkabinen

Tabellens spalter

Nätets knutpunkt –trafikplats där spåtrafiken kan ändra rutt.

Banans längd är avståndet mellan nätets knutpunkter.

Största lutningen är den största lutningen på ett 1200 m långt avsnitt.

Elektrifieringssystemet anger att bansträckan i frågan är elektrifierad.

Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka anger att bansträckan i fråga är försedd med automatiskt signalsystem.

Automatisk tågkontrol anger att bansträckan är utrustad med ATC.

ERTMS anger att bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.

ATC-kodning av lutande tåg anger att bandelar utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg .

Radiosystem anger vilken typ av analogisk (Linjaradio) eller digitalisk (GSM-R) kommunikationsanläggning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banan s längd [km]	Största lutningen, ‰	Elektrifie rings- systemet	Linje- blockerad eller radiostyr d sträcka	Automatisk tågkontrol	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Radio- system
Helsinki	Kerava	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
<i>Helsinki asema</i>	<i>Länsisatama</i>	4	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kerava	Hyvinkää	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Hyvinkää	Riihimäki	12	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kerava	Olli	16	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli	Sköldvik	11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli	Porvoo	17	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kerava	Hakosilta	65	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Hyvinkää	Lohja	64	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Karjaa	34	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Lohjanjärvi	4	16,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
<i>Pasila alapiha</i>	<i>Sömäinen</i>	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Helsinki	Huopalahti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huopalahti	Vantaankoski	9	20	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huopalahti	Kirkkonummi	31	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kirkkonummi	Karjaa	50	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Karjaa	Hanko	50	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Karjaa	Turku	107	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
<i>Turku asema</i>	<i>Turku satama</i>	3	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
<i>Turku tavara</i>	<i>Turku Viheriäinen</i>	9	10	—	On	—	—	—	Linjaradio
Riihimäki	Toijala	76	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Turku	128	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Tampere	40	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Valkeakoski	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Turku	Raisio	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Raisio	Naantali	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Raisio	Uusikaupunki	57	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Lielähti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kokemäki	Kiukainen	13	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Rauma	34	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Säkylä	19	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokemäki	Pori	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pori	Mäntyluoto	21	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pori	Ruosniemi	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lielähti	Parkano	69	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Niinisalo	Parkano	42	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihniö	16	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki	84	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Riihimäki	Hakosilta	48	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Hakosilta	Lahti	11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Lahti	Loviisan satama	77	12,7	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Salpausselkä	2	16,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Joutjärvi	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Heinola	35	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Mukkula	7	15	—	—	—	—	—	Linjaradio

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banan s längd [km]	Största lutningen, ‰	Elektrifie rings- systemet	Linje- blockerad eller radiostyr d sträcka	Automatisk tågkontrol	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Radio- system
Lahti	Kouvola	61	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola	Luumäki	59	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola	Juurikorpi	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Kotka	18	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kotka asema	Kotkan satama	1	—	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Paimenportti	Kotka Mussalo	5	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Hamina	19	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola asema	Kuusankoski	10	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Kouvola	Mynttilä	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mynttilä	Otava	20	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Otava	Pieksämäki	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Luumäki	Vainikkala	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Luumäki	Lappeenranta	27	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Imatra	39	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Imatra	Imatrankoski-raja	10	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Imatra	Parikkala	60	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pieksämäki	Huutokoski	31	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huutokoski	Savonlinna	75	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Savonlinna	Parikkala	59	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Parikkala	Säkäniemi	93	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Niirala-raja	Säkäniemi	33	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Säkäniemi	Joensuu	37	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Ilomantsi	72	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joensuu	Viinijärvi	32	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huutokoski	Varkaus	18	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Varkaus	Kommila	2	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Varkaus	Viinijärvi	101	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Uimaharju	50	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Uimaharju	Lieksa	54	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lieksa	Pankakoski	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lieksa	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Nurmes	Vuokatti	85	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Lahnaslampi	12	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Kontiomäki	24	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pieksämäki	Suonenjoki	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Suonenjoki	Iisvesi	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Viinijärvi	Siilinjärvi	112	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Iisalmi	Murtomäki	62	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Murtomäki	Otanmäki	25	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Murtomäki	Kontiomäki	46	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kontiomäki	Vartius	94	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vartius	Vartius-raja	1	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kontiomäki	Pesiökylä	74	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banan s längd [km]	Största lutningen, ‰	Elektrifie rings- systemet	Linje- blockerad eller radiostyr d sträcka	Automatisk tågkontrol	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Radio- system
Pesiökylä	Ämmänsaari	18	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Orivesi	40	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vilppula	Mänttä	8	12	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Seinäjäki	118	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsä	Kaipola	7	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jämsä	Jämsänköske	4	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsänköske	Jyväskylä	52	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jyväskylä	Ääneköske	47	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Ääneköske	Haapajärvi	164	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jyväskylä	Pieksämäki	80	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Seinäjäki	Kaskinen	112	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Seinäjäki	Vaasa	75	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vaasa	Vaskiluoto	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Iisalmi	Pyhäkumpu erk.vh	63	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Pyhäkumpu	3	7,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Haapajärvi	36	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapajärvi	Ylivieska	55	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Seinäjäki	Pännäinen	101	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pännäinen	Alholma	10	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pännäinen	Kokkola	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kokkola	Ykspihlaja	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokkola	Ylivieska	79	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Ylivieska	Tuomioja	68	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Tuomioja	Raahe	28	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Raahe	Rautaruukki	9	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Tuomioja	Oulu	54	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Oulu	Kontiomäki	166	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Oulu	Kemi	105	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemi	Ajos	9	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kemi	Laurila	7	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Tornio	19	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Rovaniemi	106	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemijärvi	Isokylä	7	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Isokylä	Kelloseleä	72	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Tornio-raja	3	4	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Röyttä	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Kolari	183	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

REGISTER ÖVER PLATSER MED JÄRNVÄGSTRAFIK.**Teckenförklaringar**

() i perrongspalterna	RHK sköter ej perrongens underhåll
K	ja
Y	privat
K i trafikledningen	Fjärrstyrd
M i trafikledningen	Manuellt

Tabellens spalter

Trafikplatsens namn är officiellt, det namn som används i trafiksäkerhetsuppgifter.

Andra namnet är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet, till följd av ortens nuvarande språkförhållanden. Detta av trafiksäkerhetsskäl. I förteckningen över linjeväxlar kan det även förekomma namn som bättre beskriver ortens läge än det officiella namnet och som används allmänt på orten. Då är det i allmänhet fråga om namnet på en by eller stadsdel.

Km H:fors anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla fasta element upprättats.

Kommun är kommunen där trafikplatsen ligger.

Trafikledning anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Spalten anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.

Privata spåranläggningar anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom RHK) ägo eller administration.

Möjlighet till växlingsarbete anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form, att åtminstone byte av lok till vagnsköns andra ända är möjligt, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.

Kortaste och längsta perronglängden anger persontrafikperrongernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg borde inte vara längre än den perrong som det stannar invid. Om perrongens längsdär inom parentes, betyder det att perrongen inte underhålls av RHK och att trafikeringen sker på operatörens eget ansvar.

Perronghöjden anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik

Dimensionerande spårlängd anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden har mätts upp så, att det gäller i vardera riktningen.

Tillgång på elström anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.

Sidoperrong anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida.

Perrong i ändan av banan anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).

Lastning i samma plan anger på vilka trafikplatser man kan utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårds mellanlager i öppen godsvagn.

Lyftkran anger lyftkranens största bärighet samt på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.

Bränsle anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.

Persontrafik anger på vilka trafikplatser det finns reguljär tidtabellsenlig persontrafik.

Godstrafik anger på vilka trafikplatser det finns reguljär godstrafik.

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Ahvenus		Ahv	270+960	Lielähti – Kokemäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl	328+220	Pori – Ruosniemi	Pori		K	
Ajos		Ajo	867+100	Kemi – Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Siilinjärvi – Iisalmi	Lapinjärvi	K		
Alavus		Alv	373+445	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			K
Alholma	Alholmen	Alh	532+570	Pietarsaari – Alholma	Pietarsaari		K	K
Alvajärvi		Avi	551+031	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihlajavesi			
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki – Vartiussranta	Hyrynsalmi	K		K
Dragvik		Dra	171+180	Karjaa – Hanko	Tammisaari	K		
Dynamiittivaihe		Dmv	199+185	Karjaa – Hanko	Hanko		K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautasaari – Elijärvi	Keminmaa		K	K
Elänpuisto-Zoo		Epz	338+751	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno	660+170	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K		
Eronjärvi		Eji	481+012	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski			
Ervelä		Erv	118+777	Karjaa – Turku	Perniö	K		
Eskola		Ela	603+762	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K		
Espoo	Esbo	Epo	20+600	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpi	649+205	Iisalmi – Ylivieska	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+454	Pieksämäki – Siilinjärvi	Pieksämäki	K	K	K
Haapakylä		Hky	806+189	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo			
Haapamäki		Hpk	300+235	Orivesi – Haapamäki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava – Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt	119+540	Riihimäki – Lahti	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi	56+737	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+646	Juuriharjo – Hamina	Hamina	M	K	K
Hammaslahti		Hsl	602+199	Säkämäki – Joensuu	Pyhäselkä	K	K	K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs	269+655	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila – Kellosele	Kemijärvi			
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä – Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
Hanko	Hangö	Hnk	207+119	Karjaa – Hanko	Hanko	M	K	
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp	205+935	Karjaa – Hanko	Hanko			
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki – Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spårnätgöningar	Möjlighet till växlingsarbete
Harjala		Hrv	99+456	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu – Laurila	Haukipudas	K		
Haukivuori		Hau	344+442	Kouvola – Pieksämäki	Haukivuori	K	K	K
Hausjärvi		Has	86+210	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K		K
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere – Orivesi	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha	167+607	Lahti – Heinola	Heinola	M	K	
Heinoo		Hno	237+965	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu	K		K
Heinävesi		Hnv	468+135	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K		
HELSINKI	Helsingfors	Hel		Helsinki – Riihimäki		M		
Helsinki asema		Hki	0+159		Helsinki			K
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk	4+701		Helsinki			
Helsinki Länsisatama		Län	1+280		Helsinki			K
Helsinki Sömläiden		Sö	12+194		Helsinki			K
Ilmala asema		Ila	4+434		Helsinki			
Ilmala ratapiha		Ilr	4+950		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp	5+840		Helsinki			
Oulunkylä	Äggeby	Olk	7+399		Helsinki		K	
Pasila alapiha		Psia	3+193		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Psi	3+230		Helsinki		K	
Pasila tavana		Psit	4+748		Helsinki		K	K
Herrala		Hr	115+790	Riihimäki – Lahti	Hollola			
Hiekkaharju	Sandkulla	Hkh	17+109	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Hiirola		Hir	318+957	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi		K	
Hiliosensalmi		Hls	233+344	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Hinkua		Hku	574+434	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi			
Hinthaara	Hindhär	Hh	52+150	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Hirvineva		Hvn	715+500	Ylivieska – Oulu	Liminka	K		K
Humpila		Hp	188+778	Toijala – Turku	Humpila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Helsinki – Karjaa	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko	406+988	Pieksämäki – Huutokoski	Joroinen	K	K	
Hyyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki – Ämmänsaari	Hyyrynsalmi	K		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hi	107+559	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K	K	K

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Härnäs		Hm	472+940	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		
Höjälkä		Höj	765+261	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes		K	
Il		Il	789+165	Oulu – Laurila	Il	K		
Ilisalmi	Idensalmi	Ilm	550+360	Sillinjärvi – Ilisalmi	Ilisalmi	M	K	K
Ilvesi		Isv	420+127	Suonenjoki – Ilvesi	Suonenjoki		K	
Iittala		Ita	129+286	Riihimäki – Tampere	Kalvola		K	
Ilmajoki		Iij	434+494	Seinäjoki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Ilomantsi	Ilomants	Ilo	695+203	Joensuu – Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Luumäki – Parikkala		M		
Imatra asema		Imr	323+977		Imatra			
Imatra tavana		Imt	326+542		Imatra		K	K
Imatrankoski		Imk	331+267		Imatra		K	K
Pelkola		Pa	335+672		Imatra		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra tavana– Imatrankoski-raja	Imatra	K		
Inha		In	341+367	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			
Inkeroinen		lkr	212+781	Kouvola – Kotka	Anjalankoski	K		
Inkoo	Ingå	lko	70+620	Helsinki – Karjaa	Inkoo	K		
Isokylä		Ikä	1062+829	Laurila – Kelloseleä	Kemijärvi		K	
Isokyrö	Storkyro	lky	447+488	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö	K		
Jalasjärvi		Jal	309+871	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjoki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		
JOENSUU		Joe		Säkänlempi – Joensuu		M		
Joensuu asema		Jns	624+313		Joensuu		K	K
Joensuu Peltola		Plt	623+540		Joensuu		K	K
Joensuu Sulkulahti		Sul	622+650		Joensuu		K	K
Jokela		Jk	47+937	Helsinki – Riihimäki	Tuusula		K	
Jokikylä		Jkk	688+344	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi			
Joroinen	Jorois	Jor	414+617	Huutokoski – Savonlinna	Joroinen		K	
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Joutjärvi		Jou	133+460	Lahti – Heinola	Lahti	K		
Joutseno		Jts	305+826	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K		K
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Laurila – Kelloseleä	Kemijärvi		K	
Juankoski		Jki	531+995	Viinijärvi – Sillinjärvi	Juankoski	K		
Jutila		Jut	94+620	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki			

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spårnätgöningar	Möjlighet till växlingsarbete
Juurikorpi		Jri	224+898	Kouvola – Kotka	Kotka	K		
Jyväskylä		Jy	377+435	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs	284+084	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Jämsänkoski		Jsk	287+917	Orivesi – Jyväskylä	Jämsänkoski	K	K	K
Järvelä		Jr	103+596	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K	K	K
Järvenpää	Träskända	Jp	36+786	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
Kaipainen		Kpa	214+451	Kouvola – Luumäki	Anjalankoski	M	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä – Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo – Parkano	Parkano			
Kaitjärvi		Kjr	226+912	Kouvola – Luumäki	Luumäki	M		
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Isalmi – Kontiomäki	Kajaani	K	K	K
Kallistahti		Kll	465+822	Huutokoski – Savonlinna	Savonlinna			
Kalvitsa		Ksa	330+634	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Kangas		Kgs	642+466	Ylivieska – Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan	9+300	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi	488+694	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski			
Kannus		Kns	591+582	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K	K	K
Karhejärvi		Krr	224+902	Tampere – Seinäjoki	Viljakkala	K		
Karhukangas		Khg	621+508	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr	157+817	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa	K	K	K
Karkku		Kru	230+733	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		
Karvainen		Kar	247+320	Toijala – Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522	Seinäjoki – Kaskinen	Kaskinen	M	K	
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjoki – Kaskinen	Kauhajoki	K	K	K
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K	K	K
Kauklahti	Köklax	Klh	24+277	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio – Kolari	Ylitornio	K		
Kaunainen	Grankulla	Kni	16+054	Helsinki – Karjaa	Kaunainen	K	K	K
Kauppiänmäki		Kpl	568+751	Isalmi – Kontiomäki	Isalmi			
Kausala		Ka	169+436	Lahti – Kouvola	litti			
Kauttua		Ktu	310+423	Kiukainen – Säkölä	Eura			K
Keitelepoija		Ktp	519+256	Jyväskylä – Haapajärvi	Viitasaari			
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K		
Kelloseikä		Kls	1135+115	Laurila – Kelloseikä	Salla			
Kemi		Kem	858+300	Oulu – Laurila	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Laurila – Kelloseikä	Kemijärvi	K	K	

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Kemira		Ker	495+600	Viinijärvi – Siilinjärvi	Siilinjärvi		K	
Kempele		Kml	741+075	Ylivieska – Oulu	Kempele	K		
Kera		Kea	14+536	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Kerava	Kervo	Ke	28+869	Helsinki – Riihimäki	Kerava	K	K	K
Kerimäki		Kiä	495+531	Savonlinna – Parikkala	Kerimäki	K	K	K
Kesälahti		Kti	428+003	Parikkala – Säkämäki	Kesälahti	K	K	
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu	K		
Kihniö		Kiö	444+460	Parkano – Kihniö	Kihniö			
Kiiala	Kiala	Kia	60+013	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Kilo		Kil	13+035	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Kilpua		Kua	668+910	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K		
Kinni		Kii	247+982	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyhärju	K		
Kirkkonummi		Kkn	37+503	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Kyrkslätt	Km	136+261	Hyvinkää – Karjaa	Lohja	M	K	K
Kitee	Gerknäs	Kit	460+016	Parikkala – Säkämäki	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kokemäki – Rauma	Eurakoski	K		
Kiuruvesi		Krv	583+985	Isalmi – Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+146	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh	775+927	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes			
Koivu		Kvu	923+373	Laurila – Kelloseikä	Tervola	K		
Koivuhovi	Björkgård	Kvh	17+861	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy	19+440	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki	284+442	Lielähti – Kokemäki	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok	551+441	Seinäjoen – Kokkola	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio – Kolari	Kolari	K	K	K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi – Haapamäki	Viipula		K	K
Kolkontalpaale		Kpe	435+989	Huutokoski – Savonlinna	Rantasalmi			
Kolppi	Källby	Kpi	525+100	Seinäjoen – Kokkola	Pedersöre	K	K	K
Kommila		Kmm	429+700	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus		K	
Koru		Kom	607+174	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K		
Kontiolahti		Khi	640+295	Joensuu – Kontiomäki	Kontiolahti	K		
Kontiomäki		Kon	658+786	Isalmi – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Koria		Kra	185+440	Lahti – Kouvola	Elimäki		K	K
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs	22+669	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlings- arbete
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjoki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Kotavaara		Ktv	1064+700	Laurila – Kellosele	Kemijärvi	K		
KOTKA		Kot		Kouvola – Kotka		M		
Kotka asema		Kta	242+775		Kotka		K	K
Kotka Hovinsaari		Hos	240+400		Kotka		K	
Kotka satama		Kts	243+579		Kotka		K	
Kotka tavana			240+870		Kotka		K	
Kotka Mussalo		Miss	247+057		Kotka		K	
Paimenportti		Pti	241+190		Kotka			
KOUVOLA				Lahti – Kouvola		M		
Kouvola asema		Kv	191+540		Kouvola		K	K
Kouvola lajittelu		Kvla	192+570		Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik	194+460		Kouvola			
Kouvola tavana		Kvt	194+050		Kouvola		K	K
Kuusankoski		Kuk	199+290		Kuusankoski		K	K
Kovjoki		Koi	508+925	Seinäjoki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy	537+585	Seinäjoki – Kokkola	Kruunupyy	K	K	K
Kuivaniemi		Kui	823+510	Oulu – Laurila	Kuivaniemi	K		
Kuivasjärvi		Kis	276+327	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Kumiseva		Kms	582+154	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi			
KUOPIO		Kpo		Pieksämäki – Siilinjärvi		M		
Kuopio asema		Kuo	464+590		Kuopio			K
Kuopio tavana		Kuot	465+500		Kuopio		K	K
Kurikka		Krk	452+013	Seinäjoki – Kaskinen	Kurikka			
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K		K
Kursu		Kuu	1095+034	Laurila – Kellosele	Salla			
Kutemainen		Ktm	512+930	Jyväskylä – Haapajärvi	Vittasaari			
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K		
Kuusivaara		Kvr	1037+026	Laurila – Kellosele	Kemijärvi			
Kylänlahti		Kyn	742+960	Joensuu – Kontiomäki	Lieska			
Kymi	Kymmene	Ky	233+450	Kouvola – Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln	237+229	Kouvola – Kotka	Kotka		K	
Kyrö		Kö	232+875	Toijala – Turku	Karainen	K		K
Kyrölä		Krö	34+784	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
Kytömaa		Kyt	31+203	Helsinki – Riihimäki	Kerava	K		
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Köyökkäri		Kök	486+491	Seinäjäki – Kokkola	Alahärmä	K		
Laaja		Lja	722+271	Kontiomäki – Pesioykylä	Suomussalmi	K		
Lahdenperä		Lpr	267+080	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti – Lahnaslampi	Sotkamo	K	K	
Lahti	Lahtis	Lh	130+170	Riihimäki – Lahti	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjäki – Vaasa	Laihia	K		
Lakiala		Lak	209+214	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Lamminkoski		Lmk	268+785	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Lapinjärvi	Lapträsk	Lpj	185+432	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi	K		
Lapinlahti		Lna	525+604	Siilinjärvi – Iisalmi	Lapinlahti	K		
Lapinneva		Lpn	415+618	Niinisalo – Parkano	Parkano	K		K
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr	287+726	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K	K	
Lappila		Laa	97+693	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K		
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa – Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjäki – Kokkola	Lapua	K	K	K
Larvakyttö		Lyö	333+057	Tampere – Seinäjoki	Seinäjäki	K		
Laurila		Lia	865+776	Oulu – Laurila	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs	291+936	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li	863+064	Oulu – Laurila	Kemi	K		K
Leikola		Lkl	276+011	Kouvola – Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä	165+928	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K
Leteensuu		Lts	123+554	Riihimäki – Tampere	Hattula	K		
Liekka		Lis	728+121	Joensuu – Kontiomäki	Liekka	K	K	K
Lielähti	Limingo	Llh	193+393	Tampere – Seinäjoki	Tampere	K	K	K
Lievestuore		Lvt	402+191	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka		Lka	728+483	Ylivieska – Oulu	Liminka	K		K
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää – Karjaa	Lohja			
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja – Lohjanjärvi	Lohja	K	K	K
Loimaa		Lm	208+870	Toijala – Turku	Loimaa	K		
Louhela	Klippsta	Loh	13+190	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Loukolampi		Lol	360+013	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti – Loviisan satama	Lovisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Viinijärvi – Siilinjärvi	Kaavi	K	K	
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spårnätgöningar	Möjlighet till växlingsarbete
Lustikulla		Lul	35+347	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola – Luumäki	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp	256+024	Orivesi – Jämsänkoski	Jämsä	K		
Maanselkä		Mik	836+049	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo			
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala – Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md	291+821	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Majajärvi		Mij	216+317	Tampere – Seinäjoki	Viljakkala	K		
Malmi	Malm	Ml	10+900	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Mankki	Mankby	Mnk	25+401	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K	K	
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		
Marttilaakso	Martensdal	Mrl	14+010	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv	562+059	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Metsäkansa		Msä	155+811	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski			
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis	1021+255	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi			
Mommila		Mla	91+430	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi			
Muhos		Mh	788+424	Oulu – Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk	140+012	Lahti – Mikkeli	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur	613+165	Ilalampi – Kontiomäki	Kajaani	K		
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa		K	
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muikko		Mko	297+112	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu	324+768	Orivesi – Jyväskylä	Muurame	K		
Muuras		Mus	565+540	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi			
Muurola		Mul	948+494	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi	K		
Mylykangas		Mys	815+693	Oulu – Laurila	Kuivaniemi	K		
Mylykoski		Mki	203+742	Kouvola – Kotka	Anjalankoski	K		
Mylymäki		My	333+721	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			K
Mylyoja		Myl	161+727	Lahti – Heinola	Heinola	K		
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K		

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Mynämäki		Myn	229+607	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Mynämäki	M		
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi			
Myrskylä	Myrbacka	Myr	12+130	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Mäkkylä		Mäk	9+511	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män	282+740	Viipula – Mänttä	Mänttä		K	K
Mäntyhärju		Mr	262+680	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyhärju	K	K	K
Mäntyluoto		Mn	342+020	Pori – Mäntyluoto	Pori	M	K	K
Naantali	Näändal	Nni	213+934	Raisio – Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri	449+862	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksänmaa		K	
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki – Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl	146+169	Lahti – Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio – Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nii	383+155	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo – Parkano	Kankaanpää		K	K
Niirala		Nri	555+846	Niirala-raja – Säkäniemi	Tohmajärvi	K		
Niirala-raja		Nrir	554+080	Niirala-raja – Säkäniemi	Tohmajärvi	K		
Niittylahti		Nth	613+475	Säkäniemi – Joensuu	Pyhäselkä	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä	39+176	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvl	676+878	Iisalmi – Ylivieska	Nivala	K		
Nokia		Noa	204+004	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää – Karjaa	Vihti			
Nuppulinna		Nup	44+210	Helsinki – Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm	784+420	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K		K
Oitti		Oi	86+809	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi			
Olli		Oli	45+734	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	K	K	
Ontola		Ont	631+177	Joensuu – Viinijärvi	Joensuu		K	
Orimattila		Om	150+407	Lahti – Loviisan satama	Orimattila			
Orivesi		Ov	228+276	Tampere – Orivesi	Orivesi	K	K	K
Otalampi		Otp	94+900	Hyvinkää – Karjaa	Vihti			
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki – Otanmäki	Vuolijoki		K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava – Otavan satama	Mikkeli		K	K
Oulainen		Ou	657+850	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU	Uleåborg	Oul		Ylivieska – Oulu	Oulu	M		

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spårnätgöningar	Möjlighet till växlingsarbete
Oulu asema		OI	752+778		Oulu			K
Oulu Nokela		Nok	750+030		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori	751+180		Oulu		K	K
Oulu tavar		Olt	751+360		Oulu		K	K
Oulu Tuira		Tua	755+510		Oulu		K	K
Paimio	Pemar	Po	171+885	Karjaa – Turku	Paimio	K		
Palopuro		Pip	54+535	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto	901+579	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Pankakoski		Pas	731+865	Lieska – Pankakoski	Lieska			
Parikkala		Par	387+302	Luumäki – Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko	262+483	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki – Tampere	Hattula		K	
Pello		Pel	1002+632	Tornio – Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi	545+355	Siiinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	
Pesioykylä		Psk	732+752	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi	343+357	Haapamäki – Jyväskylä	Petäjävesi	K		
PIEKSÄMÄKI		Pie		Kouvola – Pieksämäki		K		
Pieksämäki asema		Pm	376+000		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki lajittelu		Pmla	378+640		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki tavar		Pmt	379+960		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki Temu		Tmu	377+340		Pieksämäki		K	K
Pietarsaari	Jakobstad	Pts	528+780	Pännäinen – Pietarsaari	Pietarsaari	M	K	K
Pihlajavesi		Ph	312+500	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu	K		
Pihlava		Piv	337+091	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	
Pihtipudas		Pp	540+605	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas			
Piikkiö	Pikis	Pik	182+785	Karjaa – Turku	Piikkiö	K		
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu – Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki – Karjaa	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Karjaa – Turku	Pohja	K	K	
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk	254+744	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi	416+728	Parikkala – Säkänemi	Kesälahti			
Pori	Björneborg	Pri	322+278	Kokemäki – Pori	Pori	M	K	K
Porokylä		Por	787+046	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes		K	

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privat spårnätgöning	Möjlighet till växlingsarbete
Porvoo	Borgå	Pv	62+287	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			K
Porvoon keskusta	Borgå Centrum	Pvk	62+934	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Puhos		Pus	452+808	Parikkala – Säkäniermi	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla	14+050	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+442	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju	K	K	K
Purula		Pur	40+533	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		
Pyhäkumpu		Pyk	615+415	Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäsalmi		Phä	615+934	Ilisalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K	K	
Pännäinen	Bennäs	Pnä	518+604	Seinäjoki – Kokkola	Pedersöre	K		K
Pääskylähti		Pky	484+913	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Raah	Brahestad	Rhe	726+726	Tuomioja – Raah	Raah	M	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	
Raisio	Reso	Rai	207+829	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Raisio	M	K	
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi		K	
Rajaperkiö		Rjp	448+396	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutokoski – Savonlinna	Rantasalmi		K	
Rasinsuo		Ras	258+510	Luumäki – Parikkala	Luumäki	K		
Ratikkylä		Rlä	284+344	Tampere – Seinäjoki	Kihniö	K		
Rauha		Rah	318+490	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K		K
Rauma	Raumo	Rma	331+659	Kokemäki – Rauma	Rauma	M	K	K
Raunio		Rio	464+845	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Tuomioja – Raah	Raah		K	
Rautjärvi		Rjä	345+788	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K		
Rekola	Räckhals	Rkl	20+615	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Retretti		Ree	507+500	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
RIIHIMÄKI		Rii		Helsinki – Riihimäki		K		
Arolampi		Arp	66+600		Riihimäki			
Riihimäki asema		Ri	71+410		Riihimäki		K	K
Riihimäki lajittelu		Rila	70+068		Riihimäki			K
Riihimäki tavara		Rit	68+773		Riihimäki			K
Riippa		Rpa	578+065	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä – Ristiina	Ristiina		K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi			

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- gningar	Möjlighet till växlings- arbete
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila – Kelloseikä	Rovaniemi	M	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjäoki – Kokkola	Lapua	K		
Runni		Rnn	568+518	Ilisalmi – Ylivieska	Ilisalmi			
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori – Ruosniemi	Pori	K	K	
Ruukki		Rki	705+228	Ylivieska – Oulu	Ruukki	K	K	K
Ruusutorppa		Rus	11+927	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		
Ryttylä		Ry	80+770	Riihimäki – Tampere	Hausjärvi			
Röyttä		Röy	893+917	Tornio – Röyttä	Tornio		K	
Saakoski		Saa	305+373	Orivesi – Jyväskylä	Korpilahti	K		
Saari		Sr	405+246	Parikkala – Säkämäki	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj	452+723	Jyväskylä – Haapajärvi	Saarijärvi	M	K	
Salla		Sll	1121+403	Laurila – Kelloseikä	Salla			
Salminen		Sln	426+718	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		
Salmivaara		Smv	1111+444	Laurila – Kelloseikä	Salla			
Salo		Slo	143+981	Karjaa – Turku	Salo	K		K
Salpausseikä		Sss	129+372	Lahti – Salpausseikä	Lahti			
Sammalisto		Sam	74+487	Riihimäki – Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta	196+908	Karjaa – Hanko	Hanko			
Saunakallio		Sau	38+846	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K	K	K
Savio		Sav	26+265	Helsinki – Riihimäki	Kerava	K	K	
Savonlinna	Nyslott	Sl	481+772	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori		Slk	482+748	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna			
SEINÄJOKI		Sei		Tampere – Seinäjoki		M		
Seinäjäoki asema		Sk	418+001		Seinäjäoki		K	K
Seinäjäoki tavara		Skt	416+580		Seinäjäoki		K	K
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Seläntaus		Sts	532+456	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas			
Siippijärvi		Spj	1045+904	Tornio – Kolari	Kolari			
Sievi		Svi	613+592	Kokkola – Ylivieska	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä	389+745	Pieksämäki – Huutokoski	Pieksänmaa	K		
Siilinjärvi		Sij	489+718	Pieksämäki – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K	K	K
Simo		Sim	833+715	Oulu – Laurila	Simo	K		
Simpele		Spl	368+317	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip	68+697	Kerava – Hakosilta	Mantsälä	K		
Sisättö		Stö	235+602	Tampere – Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeä	Sti	51+285	Helsinki – Karjaa	Siuntio	K		

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranslaggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Siuro		Siu	213+355	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa – Hanko	Tammisaari			
Sköldvik	Kilpilähti	Sld	56+360	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa	559+651	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sukeva		Skv	589+222	Iisalmi – Kontiomäki	Sonkajärvi			
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä – Haapajärvi	Suolahti	K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		K
Suoniemi		Snm	220+655	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		
Syrjämäki		Ski	341+621	Tampere – Seinäjoki	Nurmo	K		
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Viinijärvi – Siilinjärvi	Outokumpu		K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kiukainen – Säkylä	Säkylä		K	K
Säkäniemi		Sä	586+873	Säkäniemi – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkämäki		Skm	504+505	Viinijärvi – Siilinjärvi	Niisä			
Särkisalmi		Smi	536+082	Savonlinna – Parikkala	Parikkala			
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki – Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola – Luumäki	Luumäki		K	K
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te	537+605	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi	K		
Talvainen		Tv	247+245	Orivesi – Jyväskylä	Längelmäki	K		
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa – Hanko	Tammisaari			
TAMPERE	Tammerfors	Tre		Riihimäki – Tampere		M	K	
Tampere asema		Tpe	187+389		Tampere			
Tampere Järvensivu		Jvs	187+814		Tampere			
Tampere tavana		Tpet	184+100		Tampere			
Tampere Viinikka		Vka	185+400		Tampere			
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+610	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap	270+405	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola – Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv	900+521	Laurila – Kelloseikä	Tervola	K		
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjoki – Kaskinen	Teuva		K	
Tikkala		Tkk	592+461	Säkäniemi – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+861	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala-raja – Säkäniemi	Tohmajärvi	M		
Toijala		Ti	147+339	Riihimäki – Tampere	Toijala	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K		

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlings- arbete
Tolsa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki – Lahti	Hollola	K		
Torkkeli		Trk	240+154	Orivesi – Jämsänkoski	Längelmäki	K		
Tornio	Torneå	Tor	884+646	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K	K	K
Tornio-raja	Torneå gränsen	Tr	887+236	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K		
Tuomarila	Domsby	Trl	19+022	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Tuomioja		Tja	698+504	Ylivieska – Oulu	Ruukki	K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU	Abo	Tur		Karjaa – Turku	Turku	M		
Kupittaa	Kuppis	Kut	196+372		Turku			
Turku asema		Tku	199+673		Turku		K	K
Turku satama	Abo hamn	Tus	277+696		Turku		K	
Turku tavana		Tkut	200+460		Turku		K	K
Turku Viheräinen		Vie	209+305		Naantali		K	
Tuupovaara		Tpv	668+672	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu	366+962	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör	878+075	Laurila – Kelloseleä	Keminmaa	K		
Törölä		Trä	264+972	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		
Töysä		Tö	356+397	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			
Uimaharju		Uim	674+451	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K	K	K
Ujala		Ur	165+588	Toijala – Turku	Ujala	K		
Utajärvi		Uti	810+502	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti	204+085	Kouvola – Luumäki	Anjalankoski			
Uusikaupunki	Nystad	Ukp	264+795	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki	M	K	
Uusikylä		Ukä	150+722	Lahti – Kouvola	Nastola	M		K
Vaajakoski		Vko	384+866	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä mlk	K		
Vaala		Vaa	844+671	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra	981+481	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi			
Vaasa	Vasa	Vs	492+588	Seinäjoki – Vaasa	Vaasa	M	K	K
Vahojärvi		Vjr	244+926	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Luumäki – Vainikkala-raja		M		
Vainikkala asema		Vna	282+784		Lappeenranta		K	K
Vainikkala tavana		Vnat	281+700		Lappeenranta		K	K
Vainikkala-raja		Vnar	284+862	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		
Valimo	Gjuteriet	Vmo	7+480	Helsinki – Karjaa	Helsinki			
Valkeakoski		Vi	164+952	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski		K	K

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlings- arbete
Valkeasuo		Vso	583+976	Niirala-raja – Säkaniemi	Tohmajärvi			
Valtimo		Vlm	808+636	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo			
Vammala		Vma	245+885	Lielanti – Kokemäki	Vammala	K	K	K
Vanattara		Vtr	172+340	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks	14+907	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Varanen		Vrn	499+986	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski			
Varkaus		Var	424+685	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus	753+755	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	M		K
Vartius-Raja		Vur	755+856	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K		
Vasikkahaka		Vkh	31+175	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk	496+463	Seinäjoki – Vaasa	Vaasa		K	
Venetmäki		Vki	433+164	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn	364+469	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä mlk			
Viekki		Vk	753+979	Joensuu – Kontiomäki	Lieksa			
Vierumäki		Vrm	153+801	Lahti – Heinola	Heinola	M		
Vihanti		Vti	684+573	Ylivieska – Oulu	Vihanti	K	K	K
Vintari		Vih	489+889	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K		
Viiala		Via	154+288	Riihimäki – Tampere	Viiala	K	K	
Viinijärvi		Vnj	656+569	Joensuu – Viinijärvi	Liperi	K		K
Vika		Vik	1010+478	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi			
Vilppula		Vlp	274+760	Orivesi – Haapamäki	Vilppula	K	K	K
Vinnilä		Vln	131+243	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K		
Virtakallio		Vrk	89+900	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K		
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki – Rauma	Lapijoki	K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo	M	K	K
Vuonilahti		Vsl	705+240	Joensuu – Kontiomäki	Lieksa			
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi – Vuonos	Outokumpu	K	K	
Ykspihlaja	Yxpila	Yks	555+428	Kokkola – Ykspihlaja	Kokkola	K		
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki – Vaasa	Ylistaro			
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio – Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv	302+016	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Ylivieska		Yv	630+343	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki		K	
Ylämylly		Yly	639+019	Joensuu – Viinijärvi	Liperi			

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privat spåranslagningar	Möjlighet till växlingsarbete
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki – Vartiuss-räja	Kuhmo			
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti – Kokemäki	Äetsä	K	K	K
Ähtäri	Etseri	Äht	346+067	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri	K		
Ämmänsaari		Äm	750+448	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki	424+515	Jyväskylä – Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spårlängd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Ahvenus				0	769	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	876	—	—	—	—	—	—	—	K
Aittaluoto				0	485	—	—	—	Y	—	—	—	K
Ajos				0	806	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Alapitkä				0	672	—	—	—	K	—	—	—	K
Alavus	80	203	265	2	781	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Alholma				0	777	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Alvajärvi				0	608	—	—	—	K	—	—	—	K
Arola				0	793	25A	24	—	K	—	—	—	K
Arolampi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Dragsvik		70	550	1	966	—	—	—	—	—	—	K	—
Dynamiittivaihde				0	151	—	—	—	K	—	—	—	K
Elijärvi				0	205	—	—	—	—	—	—	—	K
Eläinpuiisto-Zoo		99	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Eno		80	550	1	646	16 A	—	—	K	—	—	K	—
Enonjärvi		(49)	(265)	(2)	592	—	—	—	K	—	—	—	—
Ervelä				0	632	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola		(120)	(265)	(1)	818	—	11	—	K	—	—	—	K
Espoo	240	322	550	4	281	—	—	—	—	—	—	K	—
Haapejärvi		160	265	1	767	25 A	12	—	K, Y	—	—	K	—
Haapakoski		(51)	(265)	(1)	789	—	—	—	K	—	—	—	—
Haapakylä				0	547	—	11	—	K	—	—	—	—
Haapamäki	188	325	265	4	711	63 A	60	—	K	—	—	K	—
Haarajoki	220	220	550	2	269	—	—	—	—	—	—	—	—
Hakosilta				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi		20	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hamina				0	881	25 A	15	K	K	Y	K	—	K
Hammaslahti		146	265	1	710	—	13	—	K	—	—	—	—
Hanala				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	442	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanhikoski				0	160	—	—	—	K	—	—	—	—
Hankasalmi	233	289	265	2	774	25 A	20	K	K, Y	—	—	K	K
Hanko	108	108	265	2	772	63 A	167	K	K	Y	—	K	K
Hanko-Pohjoinen		68	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Harjavalta	250	250	550	2	789	25 A	—	—	K	—	—	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Harju				0	820	—	—	—	K	—	—	—	—
Harviala				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	865	—	12	—	K	—	—	—	—
Haukivuori			265	2	927	—	5	—	K	—	—	K	K
Hausjärvi		200		0	687	—	—	—	—	Y	—	—	—
Haviseva				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinola		(106)	(265)	(1)	608	25 A	45	—	K	—	—	—	K
Heinoo				0	769	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	690	—	—	—	K	—	—	—	K
Heinävesi	100	206	265	2	613	—	9	—	K	—	—	K	K
HELSINKI													
Helsinki asema	265	477	550	19	493	63 A	—	K	—	—	—	K	—
Helsinki Kivihaka				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki Länsisatama				0	600	—	—	—	K	Y	—	—	K
Helsinki Sömlä				0	—	—	—	—	K	Y	—	—	—
Ilmala asema	275	275	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ilmala ratapiha				0	0	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	—
Käpylä	244	334	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Oulunkylä	270	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Pasila alapiha				0	933	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Pasila asema	322	425	550	10	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Pasila tavar				0	742	—	230, Y	K	K	50	—	—	K
Herrala	110	110	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiekkaharju	257	526	550	3	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiirola				0	784	—	—	—	—	—	—	—	—
Hikiä	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiliosensalmi		(178)	(550)	(1)	833	—	—	—	—	—	—	—	—
Hinkua				0	483	—	—	—	K	—	—	—	—
Hinthaara	55	65	265	2	108	—	—	—	—	—	—	K	—
Hirvineva				0	862	25 A	12	—	K	—	—	—	—
Humpilla	249	430	550	2	800	—	29	—	Y	—	—	K	K
Huopalahti	270	270	550	4	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Huutokoski				0	672	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Hyrynsalmi		(100)	(265)	(1)	768	25 A	12	—	K	—	—	—	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spårlängd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Hyvinkää	315	332	550	3	770	25 A	20	—	K	—	—	K	K
Hämeenlinna	257	450	550	3	1033	25 A	Y	Y	K	—	—	K	K
Härmä	(51)	188	265	1 (1)	855	—	18	—	K	—	—	K	K
Holjakkä		92	265	1	618	25 A	—	—	K	—	—	K	K
li		92	265	1	724	—	—	—	K	—	—	K	—
lisalmi	162	396	265	3	763	63 A, 1500 V	83	Y	K, Y	—	K	K	K
lisvesi				0	310	—	—	—	K	—	—	—	K
littala	170	170	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ilomantsi				0	787	25 A	—	—	K	—	—	—	K
IMATRA													
Imatra asema		450	265	1	0		—	—	—	—	—	K	—
Imatra tavara				0	935	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	K
Imatrankoski				0	1269	—	14	—	—	—	—	—	K
Pelkola				0	1410	—	—	—	—	—	—	—	K
Imatrankoski-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Immola				0	513	—	—	—	K	—	—	—	K
Inha		(99)	(265)	(1)	249	—	—	—	K	—	—	—	K
Inkeroinen	120	172	265	3	831	—	21	—	K	—	—	K	K
Inkoo	100	170	550	2	237	—	—	—	K	—	—	K	—
Isokylä				0	623	—	Y	—	K	—	—	—	K
Isokyrö	110	150	550	2	550	—	—	—	—	—	—	K	K
Jalasjärvi		51	550	1	794	—	27	—	K	—	—	K	—
Jepua		(133)	(265)	(1)	797	25 A	15	—	K	—	—	—	—
JOENSUU													
Joensuu asema	226	377	265	3	591	63 A, 1500 V	44	K	—	—	K	K	K
Joensuu Peltola				0	696	—	—	—	—	—	—	—	K
Joensuu Sulkulahti				0	732	—	—	—	—	—	—	—	—
Jokela	320	338	550	3	851	—	—	—	K	—	—	K	—
Jokikylä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Joroinen		(80)	(265)	(1)	467	—	—	—	K	—	—	—	K
Jorvas	97	124	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Joutjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Joutseno	460	460	550	2	845	—	—	—	—	—	—	K	—
Joutsijärvi				0	611	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Juankoski		(120)	(265)	(1)	610	25 A	Y	—	K, Y	—	—	—	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår- längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Jutula				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Juurikorpi				0	825	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	57	449	550	4	842	63 A, 1500 V	88	K	K	30	K	K	K
Jämsä	194	313	265	2	801	25 A	12	K	K, Y	—	—	K	K
Jämsänkoski				0	638	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Järvelä	122	122	550	2	637	—	—	—	K	—	—	K	K
Järvenpää	345	393	550	3	0	—	29	K	—	—	—	K	K
Kaipainen				0	804	—	—	—	K	—	—	—	K
Kaipola				0	538	—	—	—	K	—	—	—	K
Kairokoski				0	552	—	—	—	K	—	—	—	K
Kaitjärvi				0	756	—	8	—	K	—	—	—	K
Kajaani	350	350	265	2	777	25 A	122	K	K	—	—	K	—
Kallistahti		(86)	(265)	(1)	575	—	—	—	K	—	—	—	K
Kalvitsa				0	740	—	—	—	K	—	—	—	K
Kangas		(47)	(265)	(1)	811	—	—	—	K	—	—	—	K
Kannelmäki	226	226	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kannonkoski				0	645	—	13	—	K	—	—	—	K
Kannus	339	420	265	2	849	25 A	19	—	K	—	—	K	—
Karhejärvi				0	810	—	4	—	K	—	—	—	—
Karhukangas				0	879	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	785	25 A	115	K	K	—	K	K	K
Karkku		143	265	1	885	—	—	—	K	—	—	K	—
Karvainen				0	770	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	1222	—	70	—	Y	—	—	—	K
Kauhava		414	265	1	871	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Kauklahti	270	270	550	3	466	—	—	—	K	—	—	K	—
Kaulinranta				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	299	—	—	—	—	—	—	K	—
Kauppiänmäki				0	666	—	—	—	K	—	—	—	K
Kausala	84	160	265	3	678	—	—	—	K	—	—	K	—
Kauttua		(42)	(265)	(1)	508	—	14	—	K	—	—	—	K
Keitelelohja				0	676	—	8	—	K	—	—	—	K
Kekomäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Keljonlahti				0	506	—	—	—	—	—	—	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår- längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Kelloselkä				0	635	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kemi	450	450	550/265	3	1050	63 A	147	Y	K	—	—	K	K
Kemijärvi		235	265	1	656	63 A	94	—	Y	—	—	K	K
Kemira				0	453	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kempele		(119)	(265)	(1)	787	—	9	—	K	—	—	—	—
Kera	216	224	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kerava	270	350	550	4	537	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Kerimäki		108	265	1	446	—	—	—	K	—	—	K	K
Kesälahti	63	322	265	1	695	—	—	—	K	—	—	K	K
Keuruu		111	550	1	702	—	—	—	K	—	—	K	K
Kihniö				0	577	—	10	—	K	—	—	—	K
Kiiala		49	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilo	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilpua		(70)	(265)	(1)	784	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	819	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	660	3	627	—	—	—	K	—	—	K	—
Kirkniemi				0	620	—	—	—	K	—	—	—	K
Kitee		355	265	1	686	—	Y	—	Y	—	—	K	—
Kiukainen				0	798	—	14	—	K	—	—	—	K
Kiuruvesi		126	265	1	592	—	Y	—	K, Y	—	—	K	—
Kivesjärvi		(53)	(265)	(1)	1143	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		55	265	1	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	637	—	29	—	K	—	—	K	—
Koivuhovi	278	278	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Koivukylä	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kokemäki	249	249	550	3	795	25 A	29	—	K	—	—	K	K
Kokkola	308	482	265	2	871	63 A, 1500 V	8	Y	K	—	K	K	K
Kolari	(370)	675	550/265	1	1204	63 A	21	Y	Y	—	—	K	K
Kolho		(127)	(265)	(1)	651	—	—	—	K	—	—	—	K
Kolontaipale				0	553	—	—	—	K	—	—	—	—
Kolppi				0	801	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	788	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Komu				0	575	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kontiolahti		(95)	(265)	(1)	634	—	—	—	Y	—	—	K	K
Kontiomäki	226	544	265	5	823	63 A	—	K	K	—	K	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spårlängd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Koria	61	61	265	2	693	—	39	—	K	—	—	K	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	768	—	11	K	K	—	—	—	K
Korso	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Korvensuo				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	251	—	—	—	K	—	—	—	K
Kotavaara				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
KOTKA													
Kotka asema		193	265	1	279	63 A	—	—	—	—	—	K	—
Kotka Hovinsaari				0	896	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Kotka Mussalo				0	1055	—	—	—	—	Y	—	—	K
Kotka satama		110	265	1	0	—	—	—	—	Y	—	K	K
Kotka tavana				0	581	—	Y	—	—	—	K	—	K
Paimenportti		53	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
KOUVOLA													
Kouvola asema	300	400	265	7	695	63 A	—	—	—	—	K	K	—
Kouvola lajittelu				0	906	—	175	K	—	—	—	—	K
Kouvola Oikoraide				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kouvola tavana				0	945	—	—	—	—	—	—	—	K
Kuusankoski				0	860	—	—	—	—	—	—	—	K
Kovjoki		(102)	(265)	(1)	887	—	—	—	—	—	—	—	—
Kruunupy		(70)	(265)	(1)	806	25 A	43	—	K	—	—	K	—
Kuivaniemi		147	265	1	0	—	—	—	K	—	—	—	—
Kuivasjärvi				0	812	—	—	—	K	—	—	—	—
Kumiseva				0	668	—	—	—	K	—	—	—	—
KUOPIO													
Kuopio asema	180	387	265	3	389	63 A	—	K	—	—	—	K	—
Kuopio tavana				0	797	63 A	Y	—	Y	—	K	—	K
Kurkimäki				0	811	—	—	—	K	—	—	—	—
Kursu				0	653	—	—	—	K	—	—	—	—
Kutemainen				0	305	—	—	—	K	—	—	—	—
Kuurila				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuusivaara		28	265	1	621	—	—	—	K	—	—	K	—
Kylälahti		57	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kymi	32	66	265	2	790	—	—	—	K	—	—	K	—
Kyminlinna		55	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong [m]	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Kyrö				0	764	—	—	—	K	—	—	—	K
Kyrölä	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kytömaa				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälviä				0	1075	25 A	17	—	K	—	—	—	—
Köykkäri				0	877	—	—	—	—	—	—	—	—
Laaja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahdenperä				0	819	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	605	—	Y	—	—	—	—	—	K
Lahti	202	427	265	4	742	63 A	Y	Y	K	—	K	K	K
Laihia		201	265	1	508	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Lakiala				0	750	—	11	—	K	—	—	—	—
Lamminkoski				0	764	—	—	—	—	—	—	—	—
Lapinjärvi				0	427	—	12	—	K	—	—	—	K
Lapinlahti	301	355	265	2	766	—	—	—	Y	—	—	K	K
Lapinneva				0	446	—	—	—	K	—	—	—	—
Lappeenranta	430	450	550	3	773	25 A	14, Y	—	K	—	K	K	K
Lappila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Lappohja		70	550	1	773	—	—	—	—	—	—	K	K
Lapua		438	265	1	798	—	—	—	K	—	—	K	K
Larvakyttö				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Laurila				0	672	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Lauritsala				0	680	—	—	—	K	—	—	—	K
Lautiosaari				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Leikola				0	836	—	—	—	—	—	—	—	—
Lempäälä	170	170	550	2	811	—	—	—	—	—	—	K	—
Leppäkoski				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Leppävaara	266	292	550	4	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Leteensuu				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Lieksa		151	265	1	750	—	25	K	K	—	K	K	K
Lielähti				0	759	—	—	—	—	—	—	—	—
Lievestuore		259	265	1	909	25 A	23	—	K	—	—	K	K
Liminka		(147)	(265)	(1)	775	25 A	23	—	K	—	—	—	—
Lohja				0	493	—	86	—	K	—	—	—	K
Lohjanjärvi				0	422	—	—	—	—	—	—	—	K
Loimaa	252	450	550	3	817	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår- längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Louhela	238	238	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Loukolampi				0	917	—	—	—	—	—	—	—	—
Loviisan satama				0	721	25 A	Y	—	K	Y	—	—	K
Luikonlahti				0	920	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Luoma		216	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Lustikulla				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Lusto		124	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Luumäki				0	834	—	—	—	K	—	—	—	K
Lähdemäki				0	1028	—	—	—	—	—	—	—	—
Länkipohja				0	725	—	—	—	—	—	—	—	—
Maanseikä				0	647	—	—	—	K	—	—	—	—
Maaria				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Madesjärvi				0	809	25 A	7	—	K	—	—	—	K
Majajärvi				0	740	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmi	300	348	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Malminkartano	284	284	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mankki	126	136	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Markkala				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Martilaakso	236	236	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Masala	216	235	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Matkaneva				0	878	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Metsäkansa				0	300	—	9	—	K	—	—	—	K
Mikkeli	350	452	550	3	709	25 A	44, Y	—	Y	—	—	K	K
Misi		83	265	1	771	63 A	51	K	K	—	—	K	K
Mommila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Muhos	151	212	265	2	1051	25 A	25	—	K	—	—	K	—
Mukkula				0	472	—	—	—	K	—	—	—	K
Murtomäki				0	609	—	—	—	K	—	—	—	—
Mustio				0	808	—	—	—	K	—	—	—	K
Mustolan satama				0	500	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Muikko				0	817	—	—	—	—	—	—	—	—
Muukame				0	871	—	—	—	K	—	—	—	—
Muuras				0	719	—	11	—	K	—	—	—	K
Muurola	316	317	265	2	760	—	—	—	K	—	—	K	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Myllykangas				0	867	—	—	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	753	—	—	—	—	—	—	K	—
Myllymäki	185	219	265	2	801	—	—	—	K	—	—	K	—
Myllyoja				0	415	—	—	—	Y	—	—	—	—
Mynttilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	568	—	17	—	K	—	—	—	—
Myrskylä				0	625	—	—	—	K	—	—	—	—
Myrymäki	232	232	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäkkylä	270	288	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäntsälä	220	220	550	2	1030	—	—	—	—	—	—	—	—
Mänttä				0	680	—	—	—	K	—	—	—	K
Mäntyhärju	457	457	550	2	1023	—	159	—	K	—	—	K	K
Mäntyluoto				0	840	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Naantali				0	485	—	—	—	Y	Y	—	—	K
Naarajärvi				0	774	—	—	—	K	—	—	—	K
Nakkila				0	766	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemenpää				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa		(85)	(265)	(1)	704	—	—	—	K	—	—	—	—
Niinisalo				0	547	—	Y	Y	Y	—	—	—	K
Niirala		(42)	(265)	(1)	1107	25 A	Y	—	K	—	—	—	K
Niirala-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Niittylahti				0	725	—	10	—	K	—	—	—	—
Nikkilä		30	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Nivala		123	265	1	725	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Nokia		282	265	1	899	—	—	—	—	—	—	K	K
Nummela				0	446	—	—	—	K	—	—	—	K
Nuppulinna	210	240	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Nurmes	73	205	265	2	908	63 A	53	K	K	—	—	K	K
Oitti	102	102	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Olli				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	645	—	—	—	—	—	—	—	—
Orimattila				0	702	—	—	—	—	—	—	—	K
Orivesi	263	304	265	3	796	25 A	46	—	K	—	K	K	K
Otalampi				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår- längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Otanmäki				0	449	—	—	—	Y	—	—	—	K
Otava		(152)	(265)	(1)	737	—	—	—	K	—	—	—	K
Otavan satama				0	582	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulainen	427	428	265	3	969	25 A	78	—	Y	—	—	K	K
OULU													
Oulu asema	344	458	550/265	3	511	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Oulu Nokela				0	920	—	—	—	—	—	—	—	K
Oulu Oritkari				0	603	63 A	200	—	—	—	—	—	K
Oulu tavara				0	818	—	—	—	—	—	K	—	K
Oulu Tuira				0	761	—	Y	—	—	—	—	—	K
Paimio				0	793	—	—	—	—	—	—	—	—
Palopuro				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Paltamo		230	265	1	686	—	—	—	K	—	—	K	K
Pankakoski				0	535	—	—	—	K	—	—	—	K
Parikkala	210	379	265	3	729	25 A	29	—	K	—	—	K	—
Parkano	600	600	550	3	974	25 A	Y	—	K	—	—	K	K
Parola	191	196	550	2	730	—	31	—	K	—	—	K	K
Pello		454	265	1	715	25 A	30	—	Y	—	—	K	K
Peltosalmi				0	504	—	—	—	K	—	—	—	K
Peräseinäjoki				0	801	—	Y	—	K	—	—	—	K
Pesäköylä	(80)		(265)	(1)	783	—	—	—	K	—	—	—	—
Petäjävesi	142		265	1	793	—	—	—	K	—	—	K	K
PIEKSÄMÄKI													
Pieksämäki asema	332	611	265	4	529	63 A	Y	—	—	—	—	K	—
Pieksämäki lajittelu				0	994	—	—	—	—	—	—	—	K
Pieksämäki tavara				0	786	—	—	—	—	—	K	—	K
Pieksämäki Temu				0	985	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Pietarsaari		(70)	(265)	(1)	759	—	—	—	K	—	—	—	K
Pihlajavesi	99	120	550/265	2	587	—	—	—	K	—	—	K	—
Pihlava				0	435	—	—	—	—	—	—	—	—
Pihtipudas		(125)	(265)	(1)	787	25 A	Y	Y	K	—	—	—	K
Piikkiö		(31)	(265)	(1)	321	—	—	—	K	—	—	—	K
Pikkarala				0	779	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitäjänmäki	270	306	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pohjankuru				0	324	—	—	—	K	—	—	—	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pohjois-Louko				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	735	—	—	—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	268	—	—	—	K	—	—	—	K
Pori	251	251	550	2	789	63 A, 1500 V	112	—	Y	30	K	K	K
Porokylä	0	0	0	0	482	—	—	—	Y	—	—	—	K
Porvoo		218	265	1	446	—	145	—	K	—	—	K	—
Porvoon keskusta		68	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Puhos				0	670	—	13	—	K	—	—	—	K
Puistola	274	274	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pukinmäki	273	279	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pulsa		(68)	(265)	(1)	1872	—	—	—	K	—	—	—	—
Punkaharju		201	265	1	506	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Purola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pyhäkumpu				0	378	—	9	—	K	—	—	—	K
Pyhäsalmi		126	265	1	687	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Pännäinen		440	265	2	799	25 A	18	—	K	—	—	K	K
Pääskylähti	338			0	714	—	15	—	K	—	—	—	K
Raahe				0	747	25 A	53	—	K	—	—	—	K
Raippo				0	1890	—	—	—	—	—	—	—	K
Raisio	(120)	(168)	(265)	(3)	563	—	—	—	—	—	—	—	K
Rajamäki				0	290	—	—	—	K	—	—	—	K
Rajaperkiö				0	876	—	—	—	—	—	—	—	—
Rantasalmi		(95)	(265)	(1)	585	25 A	98	—	K	—	—	—	K
Rasinsuo				0	765	—	—	—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	771	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauha				0	823	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauma				0	957	25 A	Y	Y	Y	Y	—	—	K
Raunio				0	872	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	884	—	—	—	Y	—	—	—	K
Rautjärvi				0	664	—	—	—	K	—	—	—	—
Rekola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Retretti		121	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
RIIHIMÄKI				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Riihimäki Arolampi</i>				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft-kran [t]	Bränsle	Person-trafik	Gods-trafik
Riihimäki asema	425	430	265	5	668	63 A, 1500 V	Y	—	Y	—	K	K	—
Riihimäki lajittelu				0	839	—	—	—	—	—	—	—	K
Riihimäki tavara				0	737	—	Y	Y	K	—	—	—	K
Riippa				0	876	—	—	—	—	—	—	—	—
Ristiina				0	885	—	—	—	K	—	—	—	K
Ristijärvi		(80)	(265)	(1)	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Rovaniemi	485	548	550/265	3	802	63 A, 1500 V	33	Y	Y	—	—	K	K
Ruha				0	886	—	—	—	—	—	—	—	—
Runni		36	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ruosniemi		(100)	(265)	(1)	655	—	—	—	Y	—	—	—	K
Ruukki	430	448	265	2	786	25 A	7, Y	—	K	—	—	K	K
Ruusutorppa				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryttylä	171	173	550	2	500	—	7	—	K	—	—	K	K
Röyttä				0	733	—	—	—	K	—	—	—	K
Saakoski				0	852	—	—	—	K	—	—	—	—
Saari		201	265	1	694	—	—	—	K	—	—	K	K
Saarijärvi		(75)	(265)	(1)	594	25 A	40	K	K	—	—	—	K
Salla				0	531	—	12	—	K	—	—	—	K
Salmiinen				0	788	—	—	—	K	—	—	—	—
Salmivaara				0	630	—	—	—	K	—	—	—	—
Salo	306	310	550	3	426	—	6	K	K	—	—	K	K
Salpausselkä		194	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Sammalisto				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Santala		70	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Saunakallio	180	275	550	4	650	—	—	—	Y	—	—	K	K
Savio	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Savonlinna	165	165	265	2	618	63 A	Y	—	K	—	K	K	—
Savonlinna-Kauppatori		149	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
SEINÄJOKI													
Seinäjoki asema	335	514	265	4	491	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Seinäjoki tavara				0	914	—	Y	—	K	30	K	—	K
Selänpää				0	802	—	—	—	—	—	—	—	—
Seläntaus				0	590	—	—	—	K	—	—	—	—
Siepijärvi				0	756	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Sievi		(77)	(265)	(1)	780	—	—	—	K	—	—	—	—

Namn	Kortaste perronglängden [m]	Längsta perronglängden [m]	Perronghöjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensionerande spår längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sidoperrong [m]	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyftkran [t]	Bränsle	Persontrafik	Gods- trafik
Siikamäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sillinjärvi	156	360	265	2	728	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Simo		88	265	1	793	—	46	—	K	—	—	—	—
Simpele	271	301	265	3	844	25 A	17	K	K	—	—	K	K
Sipilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	779	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	178	550	2	507	—	—	—	—	—	—	K	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	746	—	—	—	—	—	—	—	—
Skogby		68	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Sköldvik				0	971	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Soinlahti				0	888	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Sukeva	100	239	265	2	663	—	—	—	K	—	—	K	K
Suolahti		(150)	(265)	(1)	723	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Suonenjoki	250	341	265	3	857	16 A	Y	K	K	—	—	K	K
Suonilemi				0	767	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjämäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	636	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Säkylä				0	587	—	—	—	—	—	—	—	—
Säkänieniemi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sankimäki				0	700	—	—	—	K	—	—	—	K
Sarkisalmi		(60)	(265)	(1)	555	—	—	—	K	—	—	—	K
Sääksjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti	188	196	265	2	812	—	Y	—	K	—	—	K	K
Tahkoluoto				0	500	—	—	—	Y	—	—	—	—
Taipale				0	847	—	—	—	—	—	—	—	—
Taivainen				0	765	—	—	—	K	—	—	—	—
Tammisaari		80	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
TAMPERE													
Tampere asema	500	500	550	5	536	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Tampere Järvensivu				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Tampere tavara				0	808	63 A	15	—	—	12,5	K	—	K
Tampere Viinikka				0	859	—	179	—	—	50	—	—	K
Tapanila	272	272	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tapavainola				0	774	—	—	—	—	—	—	—	—
Tavastila		47	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Trafikplatser

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio-nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perron g [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft-kran [t]	Bränsle	Person-trafik	Gods-trafik
Tervajoki		171	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervola	231	301	265	2	821	25 A	11	—	K	—	—	K	—
Teuva				0	477	—	—	—	K	—	—	—	K
Tikkala				0	775	—	—	—	K	—	—	—	—
Tikkurila	320	444	550	6	450	—	—	—	K	—	—	K	K
Tohmajärvi				0	745	—	—	—	K	—	—	—	K
Toijala	450	450	550	4	770	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Toivala				0	786	—	—	—	K	—	—	—	K
Tolsa	109	109	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tommola				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	831	—	—	—	—	—	—	—	—
Tornio	(86)	(170)	(265)	(1)	718	63 A	215, Y	K, Y	K	70	—	—	K
Tornio-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Tuomarila	220	222	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tuomioja		(198)	(265)	(1)	829	25 A	11	—	K	—	—	—	—
Turenki	170	170	550	2	1287	—	—	—	K	—	—	K	K
TURKU													
Kupittaa	420	420	550	2	657	—	—	—	—	—	—	K	—
Turku asema	315	466	550	6	788	63 A, 1500 V	Y	Y	—	—	K	K	K
Turku satama	300	304	550/265	2	431	63 A	—	—	—	—	—	K	—
Turku tavara				0	416	25 A	8	—	—	—	—	—	K
Turku Viheriäinen				0	469	—	—	—	—	—	—	—	K
Tuupovaara				0	599	—	13	—	K	—	—	—	K
Tuuri		66	550	1	335	—	—	—	K	—	—	K	—
Törmä				0	887	—	—	—	—	—	—	—	—
Törolä				0	782	—	—	—	—	—	—	—	—
Töysä		(91)	(265)	(1)	364	—	—	—	K	—	—	—	—
Uimaharju		174	265	1	897	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Ujala				0	755	—	—	—	K	—	—	K	—
Utajärvi	163	174	265	2	736	—	25	—	K	—	—	K	K
Utti				0	1025	—	100	—	K	—	—	—	K
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	545	—	24	—	—	—	—	—	K
Uusikylä	(114)	(116)	(550)	(3)	527	—	57	—	K	—	—	—	K
Vaajakoski		(127)	(265)	(1)	626	25 A	13	—	K	—	—	—	K
Vaala	183	236	265	2	1050	25 A	25	—	K	—	—	K	—

Namn	Kortaste perronglängden [m]	Längsta perronglängden [m]	Perronghöjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår- längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong [m]	Perron g i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Vaarala				0	327	—	—	—	K	—	—	—	K
Vaasa	233	255	265	2	695	63 A, 1500 V	192, Y	Y	Y	—	—	K	K
Vahojärvi				0	740	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINIKKALA													
Vainikkala asema	482	484	550	3	997	—	—	—	—	—	—	K	—
Vainikkala tavara				0	1138	25 A	Y	K	K	30,5	—	—	K
Vainikkala-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	K	K
Valimo	270	270 (42)	550 (265)	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Valkeakoski				(1)	903	—	54	—	K	—	—	—	K
Valkeasu				0	628	—	—	—	—	—	—	—	—
Valtimo				0	819	—	—	—	K	—	—	—	K
Vammala	251	251	550	0	875	—	—	—	Y	—	—	K	K
Vanattara				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	276	276	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Varanen	0	0	0		228	—	—	—	K	—	—	—	—
Varkaus	180	213	265	2	763	25 A	20, Y	Y	K	—	—	K	K
Varti				0	967	—	—	—	Y	—	—	—	K
Varti				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Varti				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Vasikkahaka				0	497	—	Y	—	K	—	—	—	K
Vaskiluoto				0	919	—	—	—	K	—	—	—	—
Venetmäki				0	394	—	10	—	K	—	—	—	—
Vesanka				0	750	—	—	—	K	—	—	—	—
Vieikki				0	620	—	92	—	K	—	—	—	K
Vierumäki				0	722	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Vihanti	395	455	265	2	603	25 A	29	—	K	—	—	K	K
Vihari	58	103	265	2	305	—	—	—	K	—	—	K	K
Vilala	170	170	550	2	663	25A	—	—	K	—	—	K	K
Viinijärvi	136	211	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Vika				0	732	—	—	—	K	—	—	K	—
Vilppula		110	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Vinnilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Virtakallio				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti		(149)	(265)	(1)	884	—	—	—	K	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	733	—	15	—	—	—	—	—	K
Vuojoki				0	782	—	—	—	—	—	—	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensio- nerande spår-längd (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong [m]	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Lyft- kran [t]	Bränsle	Person- trafik	Gods- trafik
Vuokatti	(111)	(116)	(265)	(2)	674	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Vuonismahti		94	265	1	701	—	—	—	—	—	—	K	—
Vuonos				0	501	—	—	—	Y	—	—	—	K
Ykspihlaja				0	859	—	57	—	K	—	—	—	K
Ylistaro		176	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ylitornio		167	265	1	138	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Ylivalli				0	1048	—	—	—	K	—	—	—	—
Ylivieska	315	482	265	3	812	63 A	Y	—	Y	Y	K	K	K
Yläkoski				0	472	—	—	—	K	—	—	—	K
Ylämylly				0	674	—	49	—	K	—	—	—	K
Ylöjärvi				0	735	—	60	—	K	—	—	—	K
Ypykävaara				0	786	—	—	—	K	—	—	—	K
Äetsä		(157)	(265)	(1)	951	—	—	—	K	—	—	—	K
Ähtäri	85	225	265	2	667	—	—	—	—	—	—	K	—
Ämmänsaari	0	0	0		721	25 A	—	—	K, Y	—	—	—	K
Äänekoski		(73)	(265)	(1)	683	25 A	19	K	K, Y	—	—	—	K

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlings- arbete
(Haapamäen kyllästämö)			304+940	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu		K	
(Iisalmen sahat)			546+495	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
Möjlighet till/Iisalmen (Iisalmen	Keveli		553+182	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi		K	
teollisuusraiteet)			548+611	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
(Imatran terästehdäs)	Steel		332+602	Imatra T – Imatrankoski–raja	Imatra		K	K
(Finnish Chemicals)	Papilankangas		308+638	Luumäki – Parikkala	Joutseno		K	
(Kirjola)			384+483	Luumäki – Parikkala	Parikkala		K	
(Korjala)			192+677	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	
(Lieksan teollisuuskylä)			728+847	Joensuu – Kontiomäki	Lieksa		K	
(Lohja Oy)			588+427	Joensuu – Siilinjärvi	Outokumpu		K	
(Metro)		Metr	7+515	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	
(Paita Oy)		Pö	905+050	Oulu – Kontiomäki	Paltamo		K	
(Perniön viljavarasto)			129+261	Pasila – Turku satama	Perniö		K	
(Pietarsaaren romu)			524+841	Pännäinen – Pietarsaari	Pedersöre		K	
(Rautakonttori)			28+967	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Kerava		K	
(Rautpohja)			372+841	Haapamäki – Jyväskylä	Jyväskylä		K	
(Savontalo)		Nip	194+017	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	
(Esso)			267+417	Turku – Uusikaupunki	Uusikaupunki		K	
(Vuorten-Vuori)			576+687	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi		K	
Huuhkajavaara		Hjv	748+117	Pesäköylä – Taivalkoski	Suomussalmi		K	
Isokangas			431+759	Pori – Haapamäki	Parkano		K	
Jukajärvi		Jkj	637+876	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Jyränkö		Jyr	165+774	Lahti – Heinola	Heinola			
Kaleton		Ktn	320+875	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau	199+471	Lielähti – Kokemäki	Tampere		K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani		K	
Keljo		Kej	336+703	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Keikkamäki		Klk	399+992	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa		K	
Kinahmi		Knh	508+922	Viinijärvi – Siilinjärvi	Nilsia		K	
Kopnäs		Kop	203+540	Karjaa – Hanko	Hanko		K	
Kuusanlampi		Ksn	194+000	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	

BILAGA 2 Register över platser med järnvägstrafik / Linjeväxlar

Namn	Andra namn	Förkort- ning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafik- ledning	Privata spår- anlägg- nar	Möjlighet till växlings- arbete
Laukaa		Lau	401+193	Jyväskylä – Haapajärvi	Laukaa			
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjoki – Kaskinen	Kurikka			
Meltola	Mjöbolsta	Mei	149+862	Kirkniemi – Karjaa	Karjaa		K	
Mustola			295+526	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Närpiö	Närpes	När	518+254	Seinäjoki – Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki			542+264	Sillinjärvi – Iisalmi	Iisalmi			
Puukari		Pkr	818+358	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo			
Pyhäkumpu erk. vh.			613+511	Iisalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K		
Rauhalahti		Rhl	380+510	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä			
Rumo		Rum	827+614	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo			
Röykkä		Rö	80+657	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi		K	
Santamäki			838+314	Oulu – Kontiomäki	Vaala			
Sorsasalo		Sor	473+775	Pieksämäki – Sillinjärvi	Kuopio			
Syrjä		Syr	452+865	Huutkoski – Vinijärvi	Heinävesi			
Tervasuo			645+040	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Ulasoori		Uso	328+188	Pori – Mäntyluoto	Pori			

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensioner ande spårlängden (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
(Haapamäen kyllästämö)				0		—	—	—	—
(Iisalmen sahat)				0		—	—	—	—
(Iisalmen teollisuuskylä)				0	464	—	—	—	—
(Iisalmen teollisuusraiteet)				0		—	—	—	—
(Imatran terästehdas)				0		—	—	—	—
(Joutsenon Finnish Chemicals)				0		—	—	—	—
(Kirjola)				0		—	—	—	Y
(Korjala)				0		—	—	—	Y
(Lieksan teollisuuskylä)				0	690	—	—	—	—
(Lohja Oy)				0		—	—	—	Y
(Metro)				0		—	—	—	—
(Palta Oy)				0		—	—	—	Y
(Perniön viljavarasto)				0		—	—	—	Y
(Pietarsaaren romu)				0		—	—	—	Y
(Rautakonttori)				0		—	—	—	Y
(Rautpohja)				0		—	—	—	Y
(Savontalo)				0		—	—	—	Y
(Uusikaupunki Esso)				0		—	—	—	—
(Vuorten-Vuori)				0		—	Y	—	Y
Huuhkajavaara				0		—	—	—	K
Isokangas				0		—	—	—	K
Jukajärvi				0	285	—	—	—	K
Jyräkö				0	0	—	—	—	—
Kaleton				0	374	—	—	—	—
Kalkku				0		—	K	—	K
Kalliovarasto				0		—	Y	—	Y
Keijo				0		—	—	—	—
Keijonlahti				0		—	—	—	—
Kelkkämäki				0	396	—	—	—	—
Kinahmi				0	312	—	Y	—	Y
Koppnäs				0		—	—	—	—
Kuusaniemi				0		—	—	—	—
Laukaa			(265)	(1)	250	—	—	—	K

Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlig het till växling e	
Ahonpää		Aho		Seinäjoki – Oulu					
Aviapolis		Avp		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Jäniskorpi		Jnk		Seinäjoki – Oulu					
Kivistö		Ktö		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Kullasvaara		Kuv		Kouvola – Luumäki					
Kuninkaankmäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K			
Leinälä		Lnä		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Liminpuro		Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K			
Niinimäki		Nmä		Lahti – Kouvola					
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K			
Petas		Pet		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartius	Paltamo	K			
Riijärvi		Rjr		Seinäjoki – Oulu					
Ruonneva		Rnv		Seinäjoki – Oulu					
Ruskeasanta	Rödsand	Rs		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Saarela		Srl		Seinäjoki – Oulu					
Salmenmäki		Sal		Seinäjoki – Oulu					
Saunamäki		Smä		Lahti – Kouvola					
Tikkaperä		Tkp		Seinäjoki – Oulu					
Temmesjoki		Tmj		Seinäjoki – Oulu					
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartius	Ristijärvi	K			
Vehkala	Veckal	Veh		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Viinikkala	Vinikby	Vkl		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K			
Villähde		Vlh		Lahti – Kouvola					
Vuosaari	Nordsjö	Vsa	48+750	Kerava – Vuosaari	Helsinki	K	K	K	
Namn	Kortaste perrong- längden [m]	Längsta perrong- längden [m]	Perrong- höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensioner ande spårlängden (gods- och passagerar)	Tillgång på elström [400 V, A]	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
Ahonpää									
Aviapolis									
Jäniskorpi									

- Kivistö
- Kullasvaara
- Kuninkaankmäki
- Leinälä
- Lentoasema
- Limninpuro
- Niinimäki
- Niska
- Petas
- Puikkokoski
- Riijärvi
- Ruoneva
- Ruskeasanta
- Saarela
- Salmenmäki
- Tikkaperä
- Temmesjoki
- Tuomaaanvaara
- Vehkala
- Viinikkala
- Villähde
- Vuosaari



Namn	Andra namn	Förkortning	Km Hfors	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlig het till växling sarbete	
Buslovskaja			288+000	Vainikkala raja – Viipuri		K			
Haaparanta	Haparanda	Hpa	888+130	Tornio- raja – Boden	Haparanda	K			
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius- raja – Kostamus		K			
Svetogorsk			338+200	Imatrankoski- raja – Kamennogorsk (Antrea)		K			
Värtsilä		Vär	553+300	Niirala- raja – Matkaselkä		K			
Namn	Kortaste perrong- längden [m]	Längsta perrong- längden [m]	Perrong- höjden [mm]	Antal spår med perrong	Dimensioner ande spår- längden (gods- trafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
Buslovskaja									
Haaparanta									
Kivijärvi									
Svetogorsk									
Värtsilä									

TRAFIKERINGSINSTRUKTION FÖR PASSAGE AV TORNEÅ–HAPARANDA**FÖRORD/ORIENTERING**

Utgåvan är omarbetad jämfört med tidigare utgåva. Signalmedel har såväl slopats som tillkommit.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl.

OMFATTNING

Föreskriften hanterar gränsöverskridande rörelser och arbeten inom den gemensamma zonen.

BINDANDE REFERENSER

BVF 900	(Säkerhetsordning/Trafiksäkerhetsinstruktion)
Jt	(Junaturvallisuussäntö/Tågsäkerhetsordning)

DEFINITIONER**Gemensam zon**

Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellansignalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832.

Gränsöverskridande rörelse

Rörelse som framförs helt eller delvis inom gemensamma zonen

Anordning

Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling

Tillstånd

Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.

Svensk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige

Finsk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

ALLMÄNT

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Denna föreskrift gäller för svenska och finska anordningar som passerar landsgränsen eller uppehåller sig inom den gemensamma zonen.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom vid oregelmässigheter, t ex olycka eller lokskada.

Anm: Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

GRÄNSÖVERSKRIDANDE RÖRELSE HAPARANDA – TORNEÅ – HAPARANDA

Allmänt

Gränsöverskridande rörelser sker enligt finsk Jt som "växling", samt enligt svensk TRI (BVF 900) som "växling" eller "småfordonsväxling".

Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

Ovanstående gäller till exempel när signaler visar stopp.

Haparanda - Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklareraren Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Torneå - Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

ARBETE INOM DEN GEMENSAMMA ZONEN

Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar ev besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar ev besked till och från finsk trafikledning.

Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

SÄKERHETSSAMTAL OCH DOKUMENTATION**Säkerhetssamtal**

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabell i bilaga 5 kan användas.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

RESERVATION AV GEMENSAM ZON

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

OLYCKSHANTERING

Olycka eller tillbud rapporteras till svensk respektive finsk trafikledning.

HANDSIGNALER

Svensk växling ska tillämpa handsignaler enligt BVF 900.3. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på svensk eller finländsk sida.

Finsk växling använder handsignaler enligt Jt. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på finländsk eller svensk sida.

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

Signalen ”stopp” gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.

SIGNALER OCH SIGNALMEDEL

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

Riktning Haparanda - Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvuddvärgsignal) 1/6 km 1310.845



”Stopp”



”Rörelse tillåten”



Rörelse tillåten -
Kontrollera hinderfrihet



Rörelse tillåten –
kontrollera växlar
och hinderfrihet

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



”Stopp”



Rörelse tillåten - kontrollera växlar
och hinderfrihet

Anm: Tillägg till BVF 900.3 § 3.1a) och d) samt 3.3c)

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



”Stopp”



Rörelse tillåten

Anm: Tillägg till BVF 900.3 § 3.1a) och d) samt 3.3c)

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



”Stopp”



”Kör varsamt”

Riktning Torneå – Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Mellansignal 6/3, km 1311.012

”Stopp”

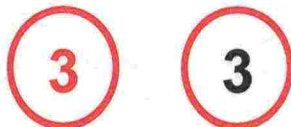


Rörelse tillåten – kontrollera
växlar och hinderfrihet

Anm: Tillägg till BVF 900.3 § 3.1a) och d) samt 3.3c)

HASTIGHETSTAVLOR

ENLIGT JT



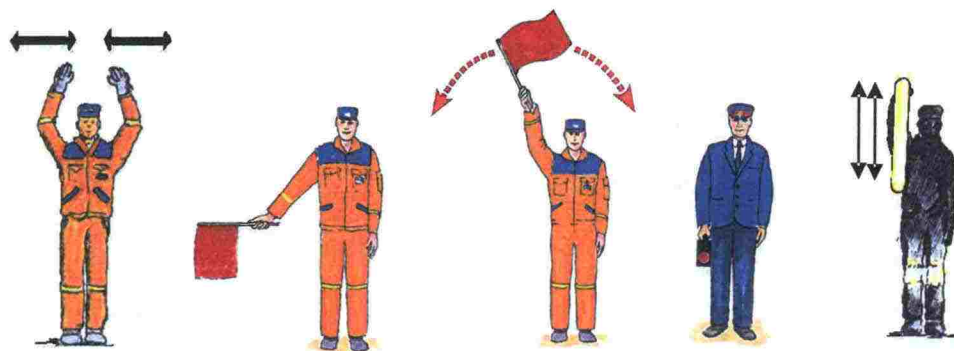
Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

ENLIGT BVF 900

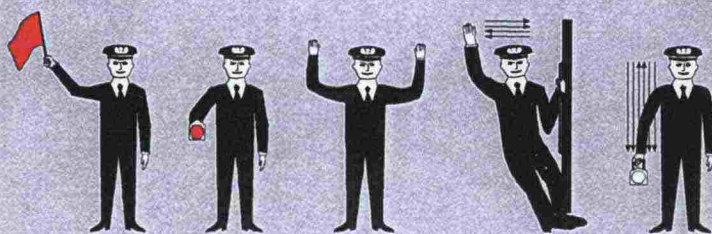


Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

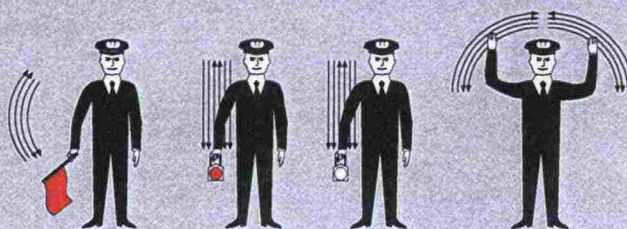
STOPPSIGNALERING

Enligt BVF 900

Betydelse: Stopp

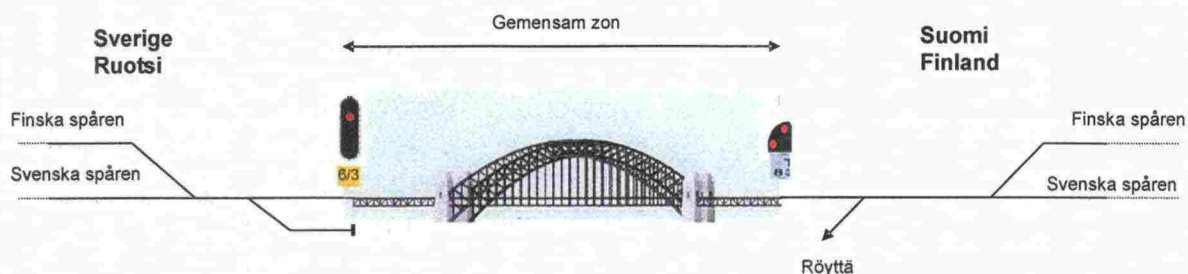
Enligt Jt

Betydelse: Stopp



Betydelse: Fara (nödstopp)

SKISS ÖVER OMRÅDET HAPARANDA – TORNEÅ



I DE FALL SPRÅKFÖRBISTRINGAR UPPSTÅR KAN NEDANSTÅENDE ÖVERSÄTTNINGSTABELL ANVÄNDAS.

ÖVERSÄTTNINGSTABELL:

<u>Svenska</u>	<u>Finska</u>
Växling	Vaihtotyö
Arbete	Työ
Reserverad zon	Varaus
Upphävande	Peruuttaminen
Tågklarerare	Junasuorittaja
Trafikledning	Liikenteenohjaus
Station	Asema
Fara	Vaara
Stoppsignal	Seis-opaste
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen
Signal	Opastin/Opaste
Repetera	Toistaa
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

EXEMPEL PÅ FRASEOLOGI:**Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse**

Sve: Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.

Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.

Upphävande av reserverad zon

Sve: Tågklararen _____, upphävande reserverad zon _____ - _____

Fin: Liikenteenohjaus _____, varauksen peruuttaminen välille _____ - _____

Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: Tågklararen Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)

Fin: Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/tai (kahdeksan-kolme) ja/tai (kuusi-kahdeksan)

Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: Tågklararen Tornio, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)

Fin: Liikenteenohjaus Haaparanta, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin
(T kahdeksan-kolme-kaksi)

Reservering av zon på grund av fara

Sve: Tågklararen _____, Fara Haparanda – Torneå.

Fin: Liikenteenohjaus _____, vaara Haaparanta – Tornio.

Rätt uppfattat

Sve: Rätt uppfattat

Fin: Oikein ymmärretty

Repetera

Sve: Repetera

Fin: Toistaa

LASTPROFIL

Med lastprofil (KU) avses det rum inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen är i mittposition på ett rakt, jämt spår.

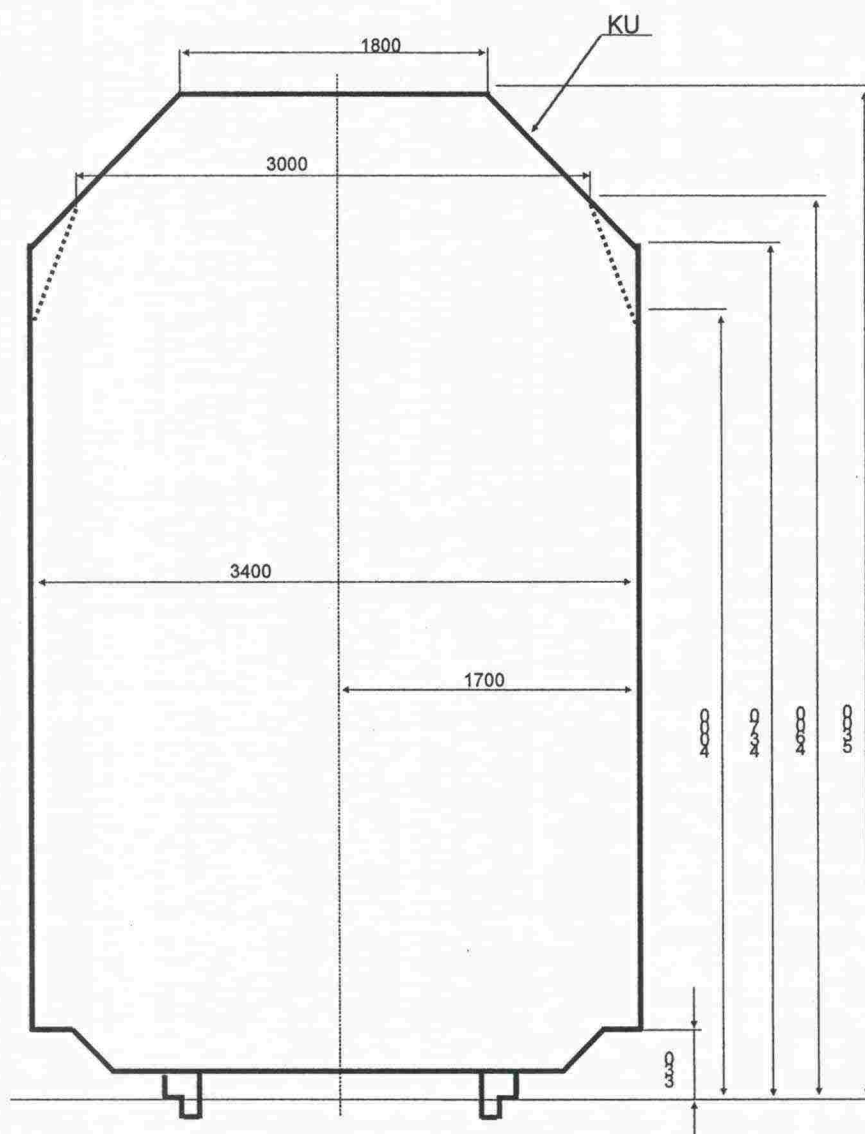


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Användning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller bogginavsavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller bogginavsavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller bogginavsavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras skilt.

Om lasten under transport kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar som gäller lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen finns på banavsnittet Helsingfors (bangården för persontrafik)–Böle (bangården för persontrafik)–Ilmala (depå). Den lastprofil som gäller på broarna har märkts med en streckad linje (-----) i lastprofilskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transporter större än lastprofilen

De lastbilar, deras släpvagnar och containers som överskrider lastprofilen kan transporteras på skilt anvisade bandelar på de villkor som ställs i transporttillståndet.

Andra transporter som är större än lastprofilen betraktas som specialtransporter.

NORMALSEKTIONEN FÖR FRIA RUM

Formen och måtten för normalsektionen för fria rum (ATU) på ett rakt spår, en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. Utbredningarna av normalsektionen för fria rum i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner har presenterats i punkt 2 "Bangeometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RAMO).

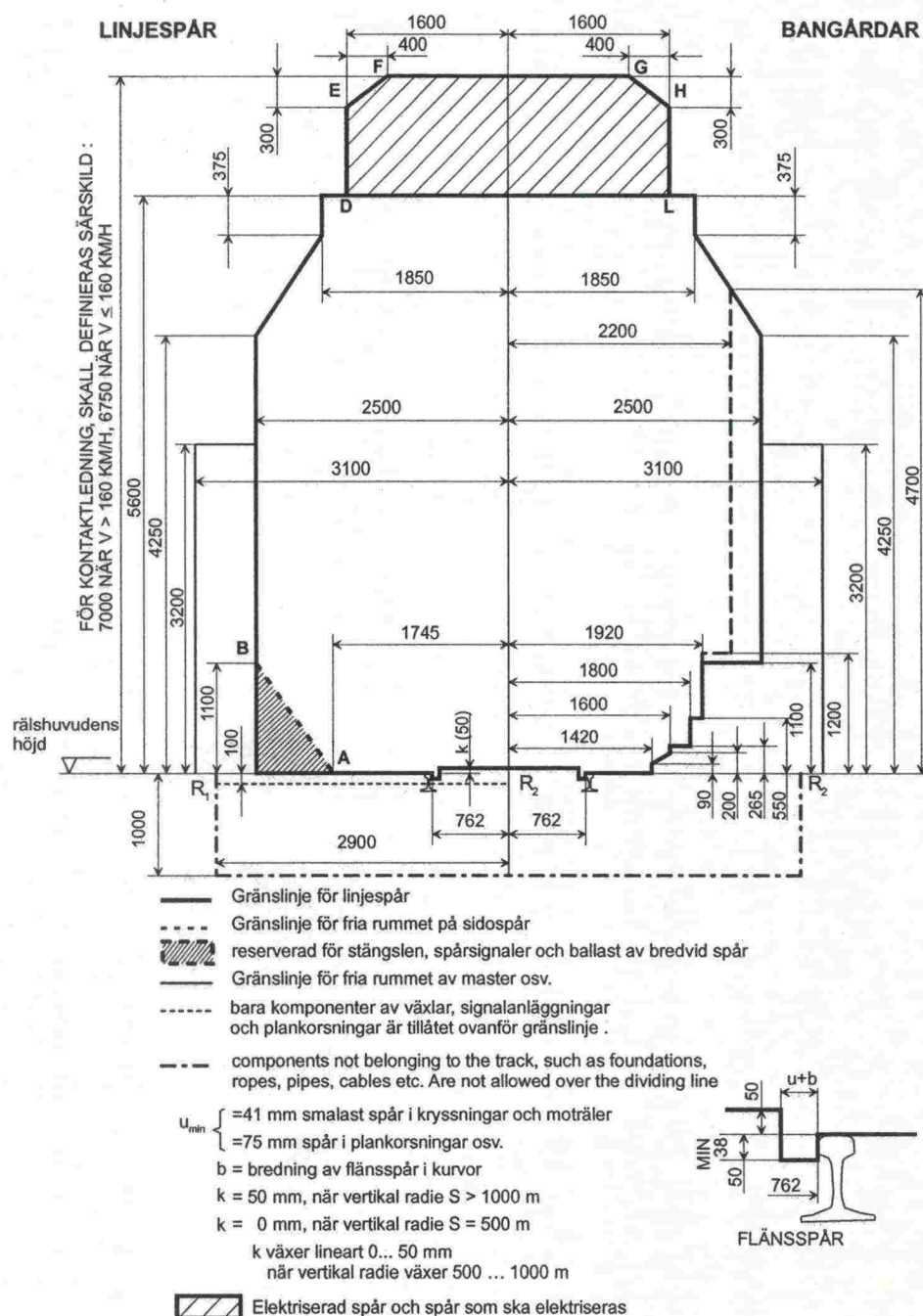


Bild 1. Huvundmått för normalsektionen för fria rum.

Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående sida används som grundregel då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. ATU eller undantagen från den utgör den sk. verkliga disponibla normalsektionen för fria rum, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

BANKLASSERNA OCH DE TILLÅTNA HASTIGHETERNA FÖR OLIKA AXELTRYCK

Andra banor än de som omnämns i tabell 2 är bibanor. Bibanornas banklasser framgår av tabell 3.

Indelning av banor i banklasser

Banorna indelas i banklasser beroende på överbyggnaden enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banor i banklasser.

Banklass		Överbyggnad		
RHK	UIC	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	D4 /E4	54 E1	trä, betong sådana som gjorts före 1987	makadamballast
C ₂	D4/E4	54 E1	betong sådana som gjorts 1987 och efteråt	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Banklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens banklasser redovisas även i bild 1.

Underhållspersonalens ansvar

Underhållspersonalen har, beroende på skicket av banans överbyggnad, rätt att utfärda bestämmelser som begränsar det högsta tillåtna axeltrycket och hastigheten.

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Tabell 2. Huvudbanornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck.

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	Loktåg	Motorvagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Helsinki – Tampere								
Helsinki – Pasila	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Pasila – Kerava västligaste spåret	D	E4	160	200	120	120	100	100
Pasila – Kerava västligt mittspår	D	E4	160	200	120	120	100	100
Pasila – Kerava östligt mittspår	D	D4	120	120	120	120	100	—
Pasila – Kerava östligaste spåret	D	D4	120	120	120	120	100	—
Kerava – Tampere	D	E4	160	200	120	120	100	100
Toijala – Valkeakoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Kerava – Sköldvik								
Kerava – omkörningsspår växel	C ₂	D4	30	30	30	30	30	—
Kytömaa växel – Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kerava–Lahti								
Kerava–Hakosilta	D	E4	200	220	120	120	100	100
Hakosilta–Lahti	D	E4	160	200	120	120	100	100
Helsinki – Turku satama								
Helsinki – Leppävaara	D	D4	120	120	120	120	100	—
Leppävaara – Kirkkonummi	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Kirkkonummi – Karjaa	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Karjaa – Pohjankuru	D	D4	160	200	120	120	100	—
Pohjankuru – km 103,6	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
km 103,6 – km 158,0	C ₂	D4	160	200	120	120	100	—
km 158,0 – Turku	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Turku – Turku satama	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Huopalahti – Vantaankoski	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Turku – Uusikaupunki/Naantali								
Turku – Raisio (km 207,4)	C ₁	D4	60	60	60	60	60	—
Raisio (km 207,4) – Uusikaupunki (km 265,1)	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Uusikaupunki (km 265,1) – km 266,4	C ₁	D4	30	30	30	30	30	—
Raisio – Naantali	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Hyvinkää – Hanko								
Hyvinkää – km 133,1	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 133,1 – Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kirkniemi – km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2 – Karjaa	C ₁	E4	80	80	80	80	80	60
Karjaa – km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7 – Hanko	C ₁	E4	60	60	60	60	60	60
Toijala – Turku								
Toijala – km 203,6	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
km 203,6 – km 233,6	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 233,6 – km 256,7	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
km 256,7 – Turku	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Mäntyluoto/Rauma								
Lielähti – Kokemäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kokemäki – Harjavalta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Harjavalta – Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
Pori – Mäntyluoto	C ₁	E4	70	70	70	70	70	50
Kokemäki – Rauma	D	D4	100	100	100	100	100	—
Tampere – Seinäjoki								
Tampere – Lielähti	D	D4	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Seinäjoki	D	D4	160	160	120	120	100	—
Parkano – Niinisalo	A	C4	50	50	50	40	—	—
Parkano – Kihniö	A	C4	50	50	50	40	—	—

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	Loktåg	Motorvagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Tampere – Pieksämäki								
Tampere – Orivesi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Orivesi – Jämsänkoski	D	D4	120	140	120	120	100	—
Jämsänkoski–Saakoski	D	D4	160	160	120	120	100	—
Saakoski – Jyväskylä	C ₁	D4	160	160	120	120	100	—
Jyväskylä – Pieksämäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Orivesi – Seinäjoki								
Orivesi – Haapamäki	B ₁	D4	100	100	100	70	50	—
Haapamäki – km 301,4	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
km 301,4 – Pihlajavesi	B ₂	D4	100	100	100	90	80	—
Pihlajavesi – Seinäjoki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Seinäjoki – Kaskinen	B ₁ ¹⁾	D4	80	80	80	60	50	—
Seinäjoki – Vaasa	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Seinäjoki – Tornio-raj (Torneå gräns)								
Seinäjoki – Kälviä	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kälviä – Eskola	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Eskola – Oulu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Oulu – Kemi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Kemi – Tornio	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Tornio – Tornio-raj	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Pännäinen – Pietarsaari	C ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Tuomioja – Raahе	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Tornio – Röyttä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Tornio – Kolari								
Tornio – km 1011,6	B ₂	D4	100	100	100	90	80	—
km 1011,6 – Kolari	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Laurila – Kellosele								
Laurila – Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Koivu – Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	—
Rovaniemi – Misi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Misi – Kuusivaara	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kuusivaara – Kemijärvi	B ₁	D4	80	80	80	60	50	—
Kemijärvi – Isokylä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Isokylä – Kellosele	A	C4	50	50	50	40	—	—
Riihimäki – Kouvola								
Riihimäki – Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Lahti – Kouvola	D	D4	140	140	120	120	100	—
Lahti – Heinola	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Lahti – Loviisan satama	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Kouvola – Kontiomäki								
Kouvola – Pieksämäki	D	D4	140	140	120	120	100	—
Pieksämäki – Iisalmi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Iisalmi – Murtomäki	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Murtomäki – Kontiomäki	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Kouvola – Kuusankoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Murtomäki – Otanmäki	A	C4	50	50	50	40	—	—
Iisalmi – Ylivieska								
Iisalmi – km 555,8	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 555,8 – km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	—
km 613,1 – Ylivieska	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Kontiomäki – Vartius								
Kontiomäki – Vartius	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Kontiomäki – Taivalkoski	A	C4	70	70	50	40	—	—
Pesiökylä – Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	—	—

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	Loktåg	Motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
Siilinjärvi – Viinijärvi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Haapamäki – Jyväskylä								
Haapamäki – Jyväskylä	B ₁	D4	100	100	100	70	50	—
Jyväskylä – Haapajärvi								
Jyväskylä – Äänekoski	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Äänekoski – Haapajärvi	A	C4	60	60	50	40	—	—
Kouvola – Kotka/Hamina								
Kouvola – Juurikorpi västligt spår	D	D4	120	120	120	120	100	—
Kouvola – Inkeroinen östligt spår	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Inkeroinen – Juurikorpi östligt spår	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Kotka	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Hamina	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kouvola – Imatra / Vainikkala								
Kouvola – Luumäki sydligt spår	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kouvola – Kaipainen nordligt spår	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kaipainen – Luumäki nordligt spår	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Imatra	D	D4	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Vainikkala	D	D4	120	120	120	120	100	—
Joensuu – Ilomantsi	A	C4	50	50	50	40	—	—
Pieksämäki – Joensuu								
Pieksämäki – Varkaus	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Varkaus – Joensuu	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Parikkala – Huutokoski								
Parikkala – Savonlinna	B ₂ ¹⁾	D4	110	110	110	90	80	—
Savonlinna – Huutokoski	A	C4	50	50	50	40	—	—
Imatra – Joensuu								
Imatra – km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 395,5 – Säkäniemi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Säkäniemi – Tikkala	D	D4	140	140	120	120	100	—
Tikkala – Hammaslahti	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Hammaslahti – Joensuu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Imatra – Imatrankoski raja	D	D4	60	60	60	60	60	—
Säkäniemi – Niirala raja	D	D4	100	100	100	100	100	—
Joensuu – Kontiomäki								
Joensuu – Uimaharju	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Uimaharju – Lieksa	B ₂	D4	100	100	100	90	80	—
Lieksa – Porokylä	B ₂	D4	110	110	110	90	80	—
Porokylä – Vuokatti	A	C4	70	70	50	40	—	—
Vuokatti – Kontiomäki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Vuokatti – Lahnaslampi	B ₂	D4	50	50	50	50	50	—
Oulu – Kontiomäki	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—

1) Begränsningar som beror på broar

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bibanor och sidospår

Den högsta tillåtna hastigheten på bibanor och sidospår är 35 km/h om inget annat särskilt bestämts.

Den högsta tillåtna hastigheten för sidospår som hör till banklass A är 20 km/h.

De högsta tillåtna hastigheterna för olika axeltryck på följande bibanor framgår av tabell 3.

Tabell 3. De tillåtna hastigheterna på sidospår för olika axeltryck.

Bandel	Banklass		Persontåg	Godståg			
	RHK	UIC		16t	20t	22,5t	25t
Mäntyluoto – Tahkoluoto	B ₂	D4	50	50	50	50	—
Vilppula – Mänttä	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Lautiosaari – Elijärvi	B ₂	D4	50	50	50	50	—
Lappeenranta – Mustolan satama	C ₁	D4	50	50	50	50	—
Mynttilä – Ristiina	A	C4	50	50	35	20	—
Kiukainen – Säkylä	A	C4	30	30	20	—	—
Jämsä – Kaipola	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Paimenportti – Kotka Mussalo	C ₁	D4	50	50	50	50	—
Kirkniemen tehdasrata	B ₁	E4	30	30	30	30	30
Helsinki asema – Länsisatama	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Olli – Porvoo	A	A	35	35	—	—	—
Lohja – Lohjanjärvi	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Pasila alapiha – Sörmäinen	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Uusikaupunki (km 266,4) – Hangonsaari	B ₁	D4	30	30	30	30	—
Pori – Ruosniemi	A	C4	20	20	20	20	—
Lahti – Salpausselkä	A	C4	20	20	20	20	—
Joutjärvi – Mukkula	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Kotka asema – Kotkan satama	B ₁	D4	30	30	30	30	—
Otava – Otavan satama	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Varkaus – Kommila	B ₂	D4	50	50	50	50	—
Liekka – Pankakoski	A	C4	30	30	30	20	—
Suonenjoki – Iisvesi	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Vaasa – Vaskiluoto	A	C4	30	30	30	20	—
Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Pietarsaari – Alholma	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Kokkola – Ykspihlaja	C ₁	D4	35	35	35	35	—
Raahe – Rautaruukki	C ₂	D4	35	35	35	35	—
Kemi – Ajos	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Turku tavara – Turku Viheriäinen	B ₁	D4	35	35	35	35	—

Övertunga transporter

- 1) En vagn vars axeltryck överskrider det största axeltrycket som angivits i samband med de olika banklasserna är övertung för ifrågavarande banklass.
- 2) Den last som anges i lasttabellen får inte överskridas avsiktligt. Då överlasten har konstaterats skall tågets hastighet sänkas enligt tabellerna 11 och 12 och punkt 3. Om lasten väger över 5 % mera än den tillåtet (över 2 % med axeltryck 25 t), skall överlasten lossas vid första möjliga station.

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

- 3) Då det största tillåtna axeltrycket för vagnen är 22,5 ton får överlastade vagnar transporteras högst med följande hastigheter:

Banklass	Axeltryck, max. [t]	Hastighet [km/h]
A	—	—
B ₁	23,5	35
B ₂	23,5	50
C ₁ , C ₂ , D	23,5	80

Transporterna skall dessutom ske i enlighet med de bestämmelser som gäller specialtransporter. Vagnarnas skick skall kontrolleras före transporten speciellt för hjulsatsernas del.

- 4) På somliga banor av klass A är det tillåtet att transportera övertunga vagnar i regelbunden trafik. De axeltryck som meddelas här får inte överskridas utan överlasten skall lossas vid den station där den konstateras. Den högsta tillåtna hastigheten på spåret är 40 km/h och 20 km/h i K30-växlar. Banavsnitten och deras högsta tillåtna hastigheter är följande:

Banavsnitt	Största tillåtna axeltryck [t]
Parkano – Niinisalo	20
Parkano – Aitoneva	20
Isokylä – Kelloselkä	20
Äänekoski – Haapajärvi	20
Murtomäki – Otanmäki	20
Kontiomäki – Taivalkoski/Ämmänsaari	20
Savonlinna – Huutokoski	20
Joensuu – Ilomantsi	20
Porokylä – Vuokatti	20

- 5) På *bibanor* av klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:

- axeltryck max. 20 t, hastighet 35 km/h
- axeltryck över 20 t, max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Trafikering med vagnar med ett axeltryck på över 22,5 t är förbjuden på *bibanor* av klass A.

- 6) På *sidospår* som hör till klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:

- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Trafikering med vagnar med ett axeltryck på över 22,5 t är förbjuden på *sidospår* av klass A.

- 7) På *huvudbanor* av klass A är det tillåtet att *tillfälligt* transportera övertunga vagnar enligt följande:

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Övertunga vagnar får transporteras tillfälligt vid behov. Tillfälliga övertunga transporter skall anmälas till banunderhållaren så att skicket av banans överbyggnad kan kontrolleras.

- 8) Vagnar med ett axeltryck på 24,5 t som tillverkats enligt rysk standard får transporteras på särskilt bestämda banavsnitt som specialtransporter på de villkor som ställs i transporttillståndet. Trafikering på bibanor och sidospår av typ A är förbjuden med vagnar i fråga.
- 9) Trafikbegränsningar på broar: jfr. bilaga 3.3 i nätbeskrivningen.
- 10) Andra övertunga transporter än de som nämnts i punkterna (3), (4) och (5) och som inte har beviljats ett bestående transporttillstånd behandlas som specialtransporter.

Den högsta tillåtna hastigheten i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Den högsta tillåtna hastigheten i växlar och spårkorsningar.

	Banklass					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾
Avvikande spår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck 25 ton	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m	—	80	80	80	80	80
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt spår	50	50	50	50	50	50
Avvikande spår	35	35	35	35	35	35
Uppkörbar växel						
	30	30	30	30	30	30

1) Har utmärkts med hastighetsmärken

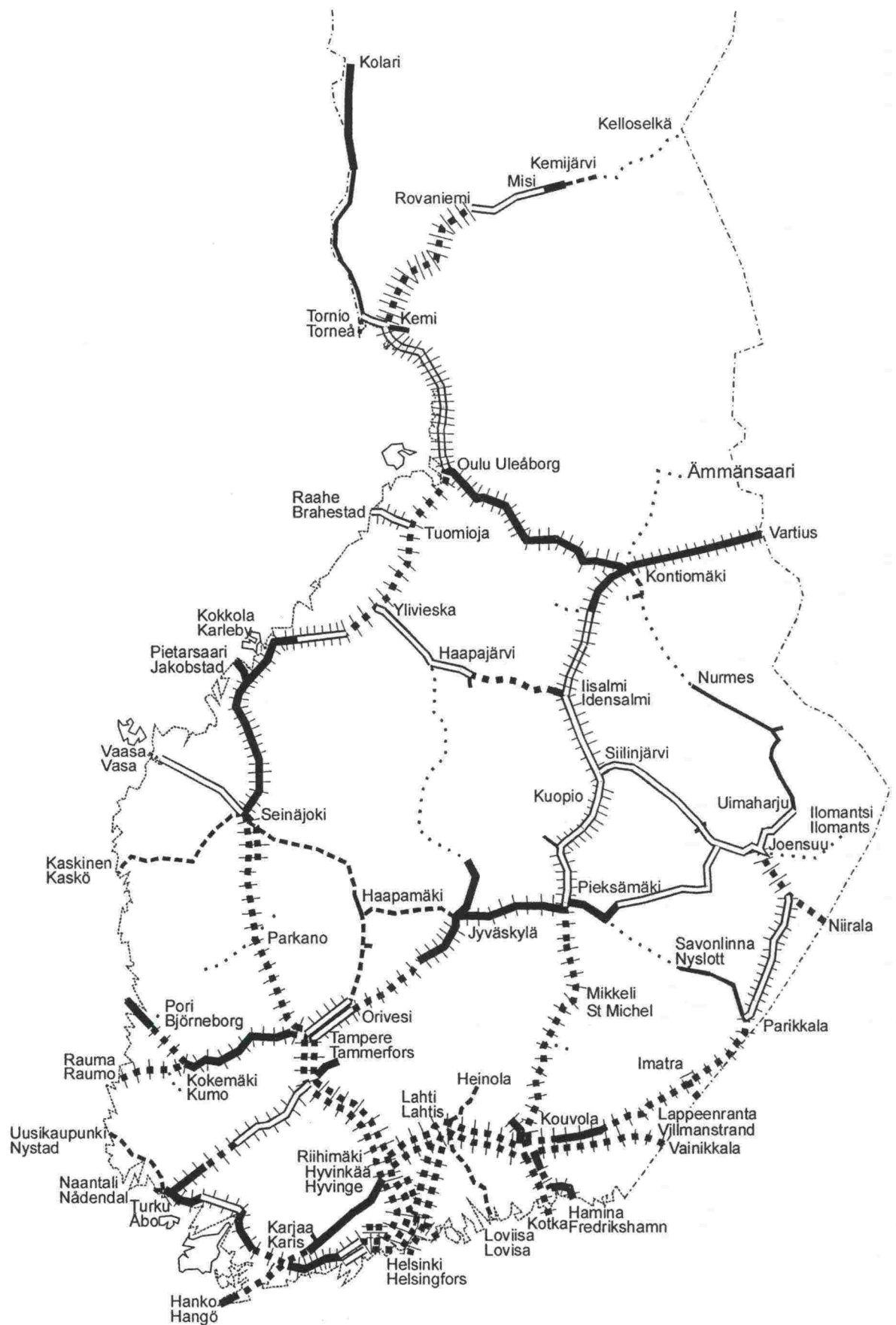


Bild 1. Banornas banklasser och elektrifiering (märkesförklaringar på nästa sida).

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Banklass	Överbyggnad			
	Icke elektri- fierad	Elektrifierad	Räler	Sliprar
A	• • •		K30, K33	Trä
B ₁	••••••	••••••	K43, 54 E 1, K60, 60 E1	Trä
B ₂	—	—	K43, K60	Trä, betong
C ₁	—	—	54 E1	Trä, betong sådana som gjorts före 1987
C ₂	—	—	54 E1	Betong sådana som gjorts 1987 och efteråt
D	••••	••••	60 E1	Betong
				Ballast
				Ballastgrus eller motsvarande
				Ballastgrus eller motsvarande
				Makadamballast
				Makadamballast
				Makadamballast

Banklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

SÄKERHETSSYSTEMEN

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga. De banavsnitt som inte har några av de säkerhetssystem som omnämns i samband med bilderna styrs manuellt av tågklarerarna.

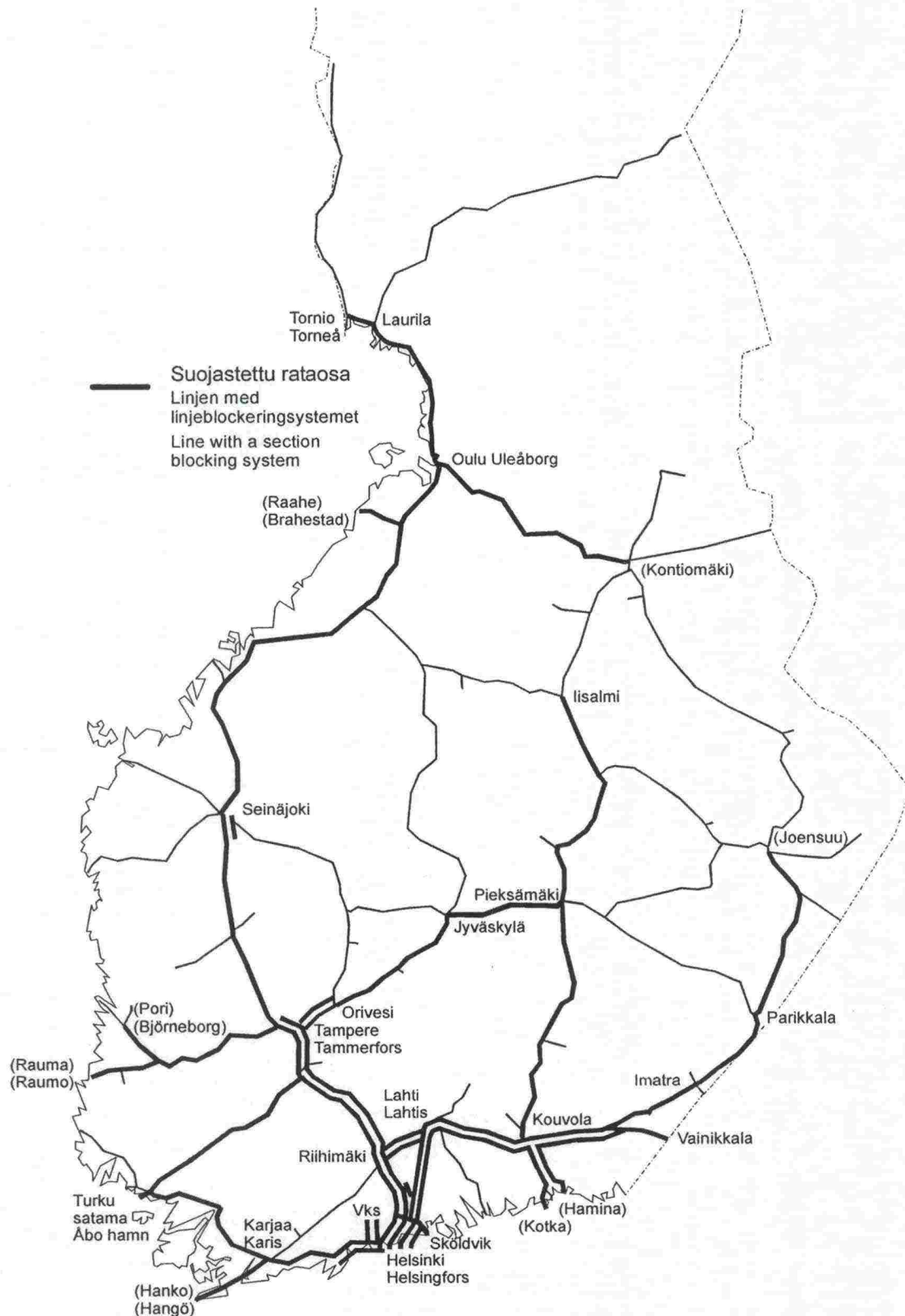


Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt.

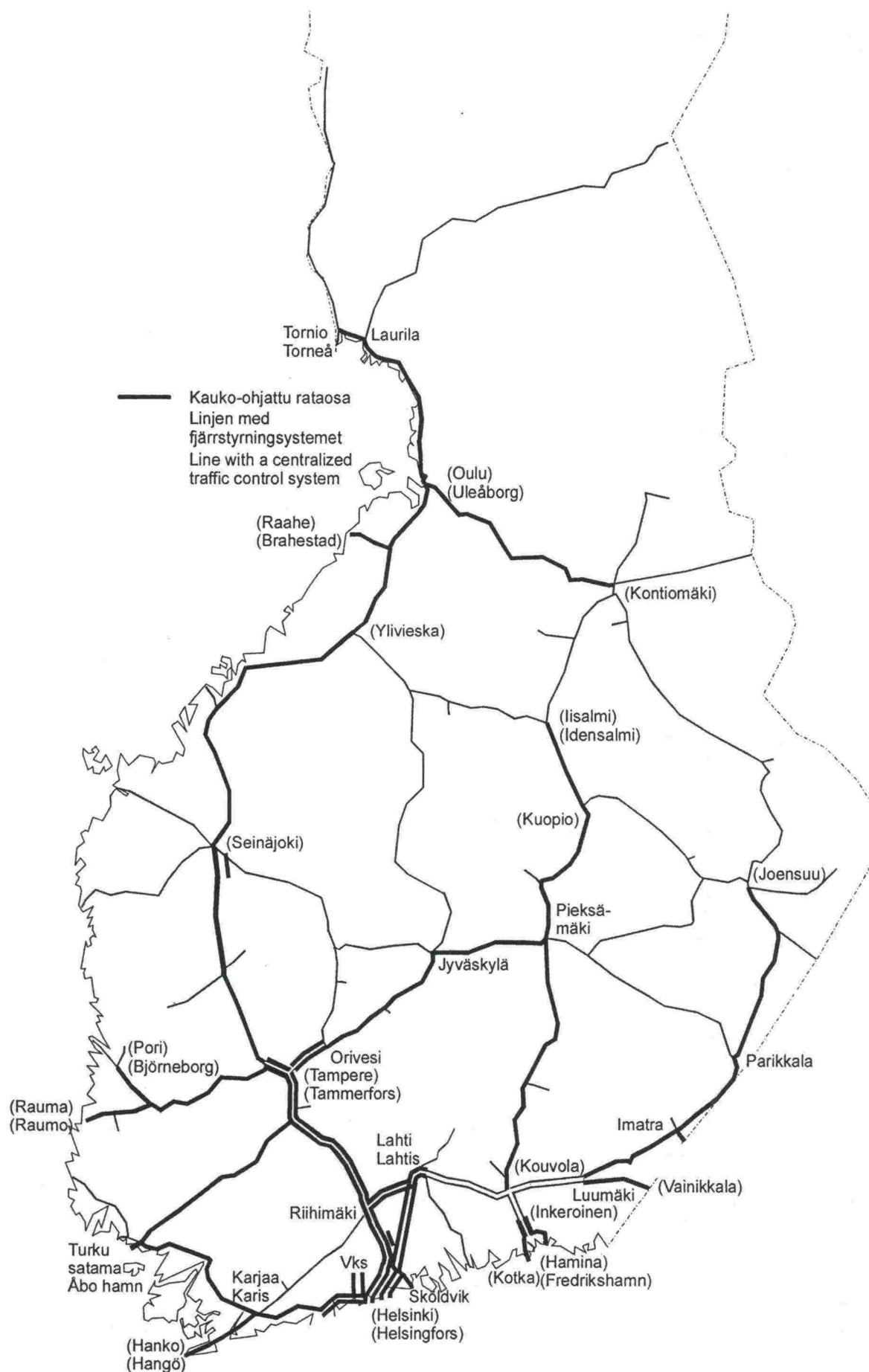


Bild 2. Banavsnitten med fjärrstyrningssystem.

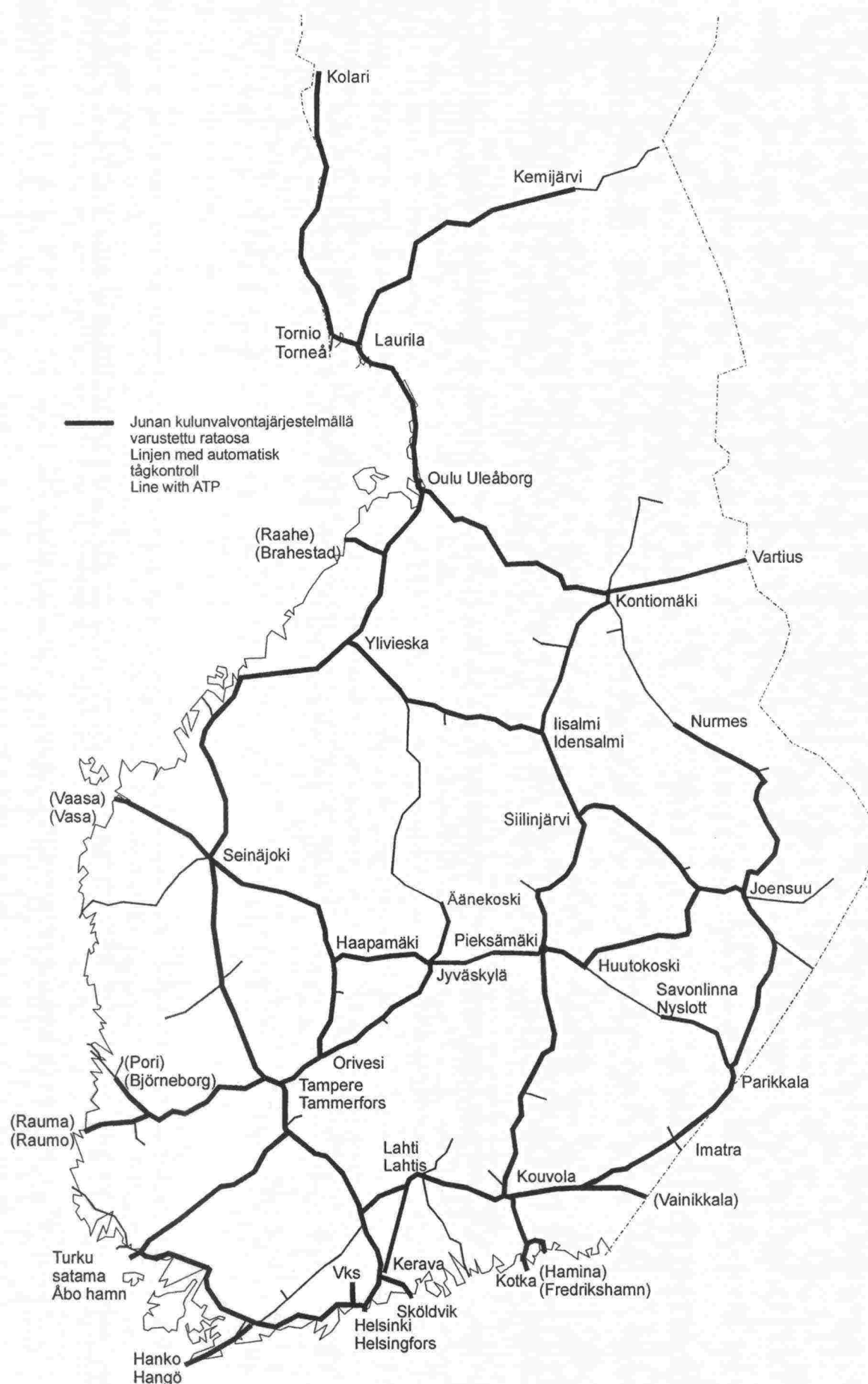


Bild 3. Banavsnitten med automatisk tågkontroll.

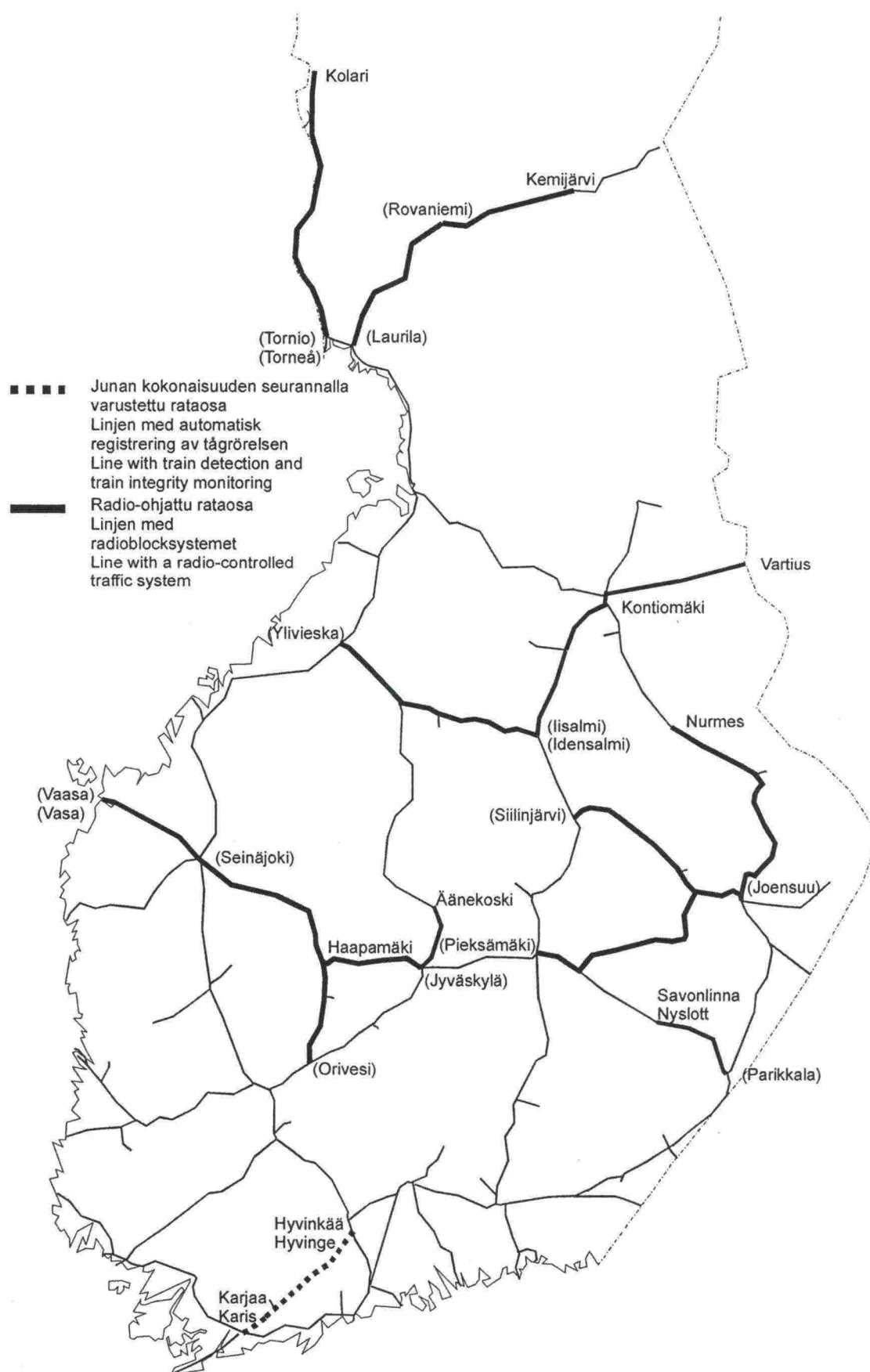


Bild 4. Banavsnitten med radiostyrning eller automatisk registrering av tågrörelse.

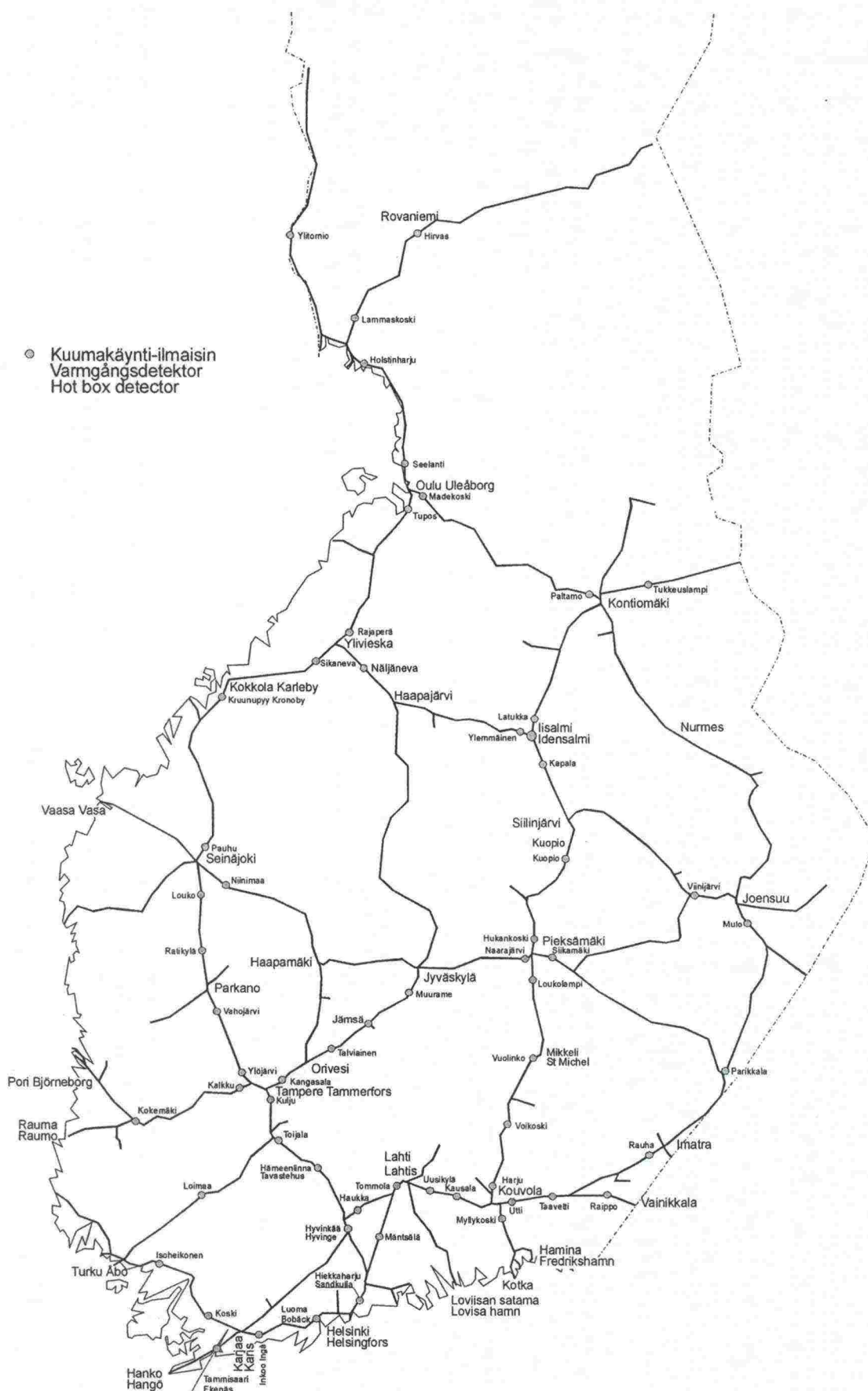


Bild 5. Lagers varmgångsdetektor

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR SOM BEROR PÅ VIBRATIONER*Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer.*

Mål	Kilometerintervall	Ikraftträdande	Hastighetsbegränsning
Liminka	726+900 - 729+200	1998	≥ tåg på 3000 ton 50 km/h
Koria	182+900 - 186+400	2001	≥ tåg på 3000 ton 30 km/h
Kempele	740+600 - 741+700	07.01.2002	≥ tåg på 3000 ton 50 km/h
Hollola	116+200 - 118+500	2001	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Lahtis	125+000 - 125+400	07.01.2002	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Jokela	47+950 - 49+950	1999	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Nickby	38+850 - 40+160	1997	alla tåg 40 km/h
Myllykoski	201+500 - 203+100	2000	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Kurikka	450+500 - 452+000	1999	alla tåg 40 km/h
Muhos	786+000 - 790+000	05.11.2002	≥ tåg på 3000 ton 60 km/h
Uleåborg (Ul-Kon)	762+800 - 763+800	16.1.2004	≥ tåg på 3000 ton 45 km/h
Loimaa	208+000 - 210+600	9.1.2005	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h

TÅGENS HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHET I TUNNLAR

Tabell 1. Tågens högsta tillåtna hastigheter i tunnlar.

Tunnel	Högsta hastigheten [km/h]		
	1-vånings	2-vånings	Sm3
<i>Hfors–Karis</i>			
Esbo			
Lillgård	160	120	180
Riddarbacken	160	120	180
<i>Karis–Salo</i>			
Bäljens	160	140	200
Köpskog	160	140	200
Åminne	160	140	200
Högbacka	160	140	200
Kaivosmäki	160	140	200
Haukkamäki	160	140	200
Harmaamäki	160	140	200
Lemunmäki	160	160	180
Märjännmäki	160	160	180
Lavianmäki	160	160	180
Tottola	160	120	180
<i>Salo–Åbo</i>			
Halikko	160	140	200
Pepallonmäki	160	140	200

BEGRÄNSNINGAR SOM BEROR PÅ BROAR

På de broar som omnämns nedan råder följande begränsningar för rullande materiel i fråga om axeltryck, hastighet eller både och. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av hastighetsmärken.

Viktbegränsade broar

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Nyslott:
 - Axeltryckbegränsning 22,5 ton
 - Största tillåtna hastighet på bron 20 km/h
- 2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyro älv, Nenätönjoki å, Kainastonjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö:
 - Axeltryckbegränsning 22,5 ton
 - Största tillåtna hastighet på bron 60 km/h, om lägre hastighet inte annars påbjuds

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlade vagnar av rysk standard, som får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter endast som specialtransporter på de villkor som anges i transporttillståndet.

Öppningsbara broar

På de öppningsbara broarna är den högsta tillåtna hastigheten 40 km/h, om den av andra orsaker inte har begränsats mera. Om den öppningsbara bron är låst och rälskarvarna har utrustats med rälskarvjärn eller annan motsvarande låsning eller övervakning, är den högsta tillåtna hastigheten 60 km/h, om det inte annars har begränsats till en lägre nivå.

BILAGA 10 Begränsningar som beror på broar*Tabell 1. Begränsningar som beror på öppningsbara broar.*

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo bro	Ekenäs–Hangö	50
Kyrönsalmi bro	Nyslott–Parikkala	20 ¹
Pirttiniemi bro	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Bron vid Taipale kanal	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Bron vid Pielisjoki å	Joensuu–Lieksa/Viinijärvi	50
Päivärinta bro	Kuopio–Idensalmi	60
Uimasalmi bro	Joensuu–Lieksa	60
Tahkoluoto bro	Björneborg–Tahkoluoto	50

Broar som begränsar lastprofilen

Broar som begränsar den lastprofil (KU) som presenteras i bilaga 3 finns på banavsnittet Helsingfors (bangården för passagerartrafik)–Böle (bangården för passagerartrafik)–Ilmala (depå). Den lastprofil som gäller på broarna har märkts med en streckad linje (-----) i ritningen om lastprofilen (bilaga 3).

¹ Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

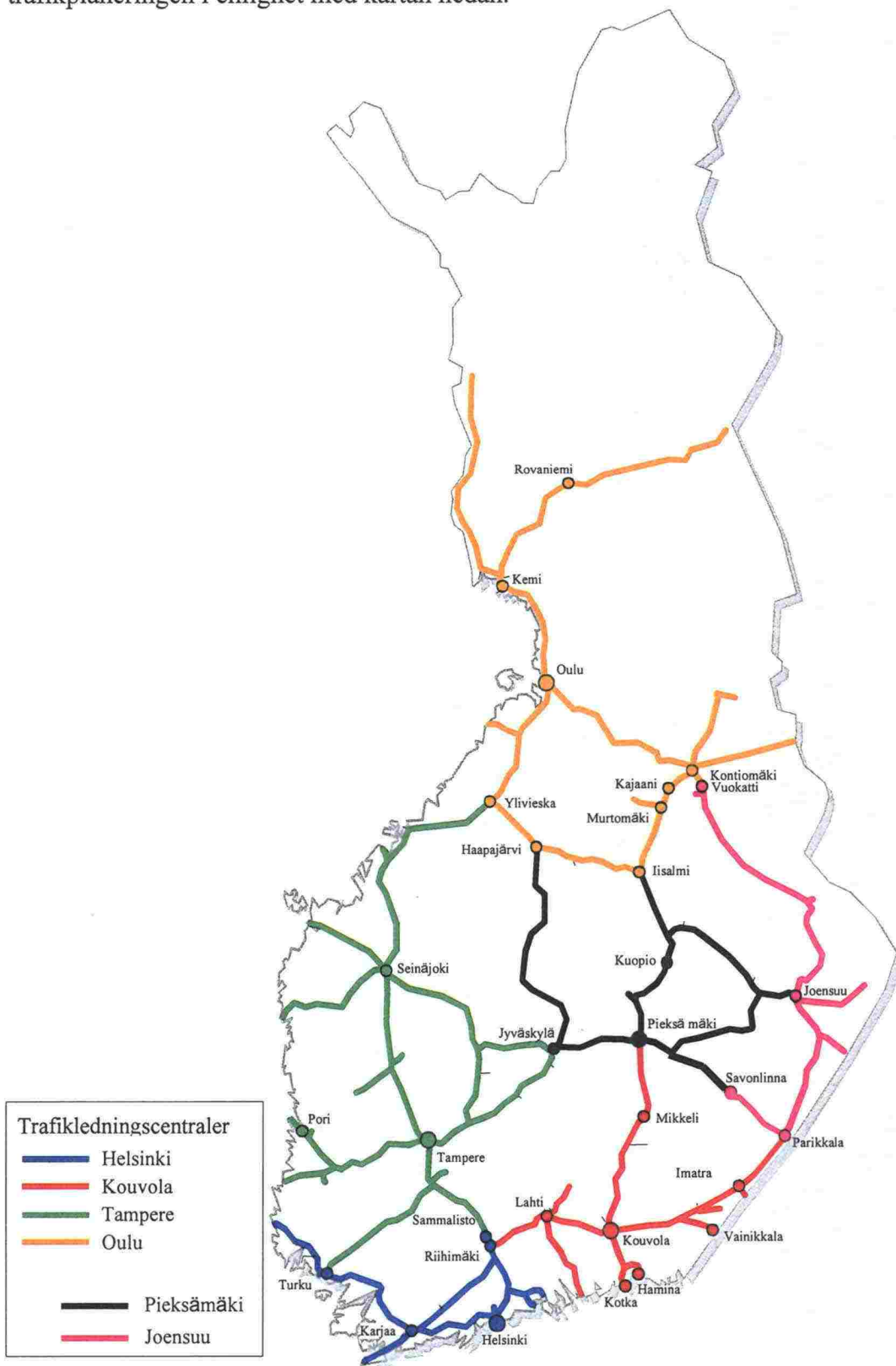
² Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/t.

BANARBETEN SOM PÅVERKAR TRAFIKEN 2007

SÖDRA FINLAND	PÅVERKAR TRAFIKEN
• Esbo-Kyrslätt-Åbo, siktning, tunnlar och ballast	•
• Kervo-Savio, 5:e spåret	•
• Alberga-Kyrslätt, stationsarrangemang	
• Skogsbackavägen broar	•
• Fjärrstyrning Helsingfors och Riihimäki	
• ESKO (Fjärrstyrning södra Finland)	
• Ilmala	
• Mellersta Böle	
• Hyvinge-Hangö: planskild korsning (Otalampi)	•
• Karis-Hangö: Broarbete i Karis	•
• Åbo-Toijala: förnyande av överbyggnaden (innehåller Kiimasuo)	•
ÖSTRA FINLAND	
• Lahtis-Vainikkala	•
• Luumäki-Joensuu: bangårdsarbeten mellan Par-Jns, överbyggandsarbete i Tikkala	•
• Joensuu-Viinijärvi: Pankakoski undergång	
• Pieksämäki-Kuopio: berg- och tunnelförstärkning	
• Kouvola-Kuusankoski: förnyande av överbyggnaden	•
• Kuopio-Idensalmi, rälsbyte, huvudspårets växlar och ballast	•
• Ombyggnad av Kuopio bangård	
• Imatra-t II-skedet	•
• Kotolahti bangård	
• Kouvola-Kotka: linjeblockeringsystemet+fjärrsrytning+ Juurikorpi+Kymi+Myllyk., Ikr sliprar	
• Kouvola-Kotka/Fredrikshamn: avlägsnande av plankorsningar (Kierikka undergång)	
• Siilinjärvi och Idensalmi: ställverk och fjärrstyrning	
• Norra Savolax, delvis ökning av hastigheten , broar och bankarbete	•
VÄSTRA FINLAND	
• Seinäjoki-Uleåborg: förbättring av servicenivån, I-skedet	•
• Seinäjoki-Uleåborg: förnyande av överbyggnaden	•
• Tammerfors-Seinäjoki: 25 t, 200 km/h	•
• Tammerfors: stationstunneln, ändringar av plattformar och spår	•
• Tammerfors: förnyande av rangerbangårdens växelautomatik	•
• Jämsänkoski-Jyväskylä: förstärkande av bergklippningar och tunnlar	•
• Haviseva-Orivesi: siktning av västra spår och rätning i Oriselkä	•
• Rauma: ställverk och fjärrstyrning, Björneborg-Mäntyluo: ställverk och fjärrstyrning ja Tpe: fjärrstryning	
NORRA FINLAND	
• Seinäjoki-Uleåborg : förbättring av servicenivån, I-skedet	•
• Seinäjoki-Uleåborg : förnyande av överbyggnaden	•
• Torneå-Kolari: förnyande av överbyggnaden	
• Misi-Isokylä: förnyande av överbyggnaden	
• Kontiomäki-Vartius: sliperbyte	•
• Rovaniemi: ställverk och fjärrstyrning	
• Uleåborg-Laurila: Kuivaniemi undergång	
• Uleåborg-Kontiomäki: Madekoski undergång	

Karta över trafikplaneringsområden:

Vid samordningen av banarbeten och trafiken följer man områdesfördelningen inom trafikplaneringen i enlighet med kartan nedan.



PASSAGERARINFORMATION PÅ TRAFIKPLATSERNA PÅ STATENS BANNÄT

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Banavsnitt	Information
Helsingfors–Åbo, Helsingfors–Hyvinge	HELMI-systemet vid de livligast trafikerade stationerna. Systemet är ett automatiskt, tidtabellsbaserat elektroniskt informationssystem som meddelar om förseningar. En del av stationerna på området har endast ett fjärrkontrollerat utropssystem.
Vandaforsens bana	Fjärrkontrollerat utropssystem mellan Norra Haga och Vandaforsen.
Riihimäki–Tammerfors	Stationerna har ett tidtabellsbaserat elektroniskt informationssystem som förmedlar passagerarinformation och varnar för passerande tåg. De har även fjärrkontrollerade utropssystem. I Riihimäki, Tavastehus, Toijala och Tammerfors finns elektroniska tidtabellsbaserade informationssystem samt automatiska utropssystem.
Toijala–Åbo, Tammerfors–Björneborg, Uleåborg–Kontiomäki, Kouvola–Pieksämäki	Fjärrkontrollerade utropssystem
Övriga stora trafikplatser	Automatiska utropssystem
Övriga trafikplatser	I regel fjärrkontrollerade utropssystem
Resecentrum	
Seinäjoki, Jyväskylä, Kouvola, Villmanstrand, Pieksämäki, Uleåborg, Rovaniemi	Elektroniska, tidtabellsbaserade informationssystem, automatiska utropssystem. Systemet utvidgas till nya resecentrum.

ÖVRIGA LÄNDERS NÄTBESKRIVNINGAR

I tabellen nedan finns Internet-adresserna och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan förändras.

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internet-adress
Banedanmark	Danmark	Netredegröße	www.banedanmark.dk
Banverket	Sverige	Järnvägsnätbeskrivning	www.banverket.se
DB Netz AG	Tyskland	Schienenetz-Nutzungsbedingungen	www.db.de/track-infrastructure
Jernbaneverket	Norge	Network Statement	www.jernbaneverket.no/ marked/
Magyar Allamvasutak	Ungern	Haloziati üzletszabalyzat	www.mav.hu
Network Rail	Storbritannien	Network Statement	www.networkrail.co.uk/operations/networkstatement
PKP Polskie Linie Kolejowe	Polen	Network Statement	www.plk-sa.pl/en/02oferta/02a.php
ProRail	Nederländerna	Netverklaring	www.prorail.nl
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	Spanien	Declaration sobre la Red	www.renfe.es
Rede Ferroviária Nacional, E.P.	Portugal	Directorio da Rede	www.refer.pt
Réseau Ferré de France	Frankrike	Document de référence du réseau ferré national	www.rff.fr
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Italien	Prospetto Informativo della Rete	www.rfi.it
Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Federali Svizzere	Schweiz	"Open access"	www.sbb.ch
Société Nationale des Chemins de fer Belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	Belgien		www.sncb.be
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois	Luxemburg	Document de Reference du Réseau	www.railinfra.lu
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien		www.zsr.sk
Správa železnicí dopravní cesty	Tjeckien	Network Statement	www.szdc.cz/english/index_en1.html
Österreichische Bundesbahnen	Österrike		www.oebb.at

RATAHALLINTOKESKUKSEN JULKAISUJA F-SARJASSA

- 1/2003 Verkkoselostus 2004
- 2/2003 Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.6.2003
- 3/2003 Finnish Network Statement 2004
- 4/2003 Beskrivning av Finlands bannät 2004
- 5/2003 Verkkoselostus 2005
- 6/2003 Finnish Network Statement 2005
- 7/2003 Beskrivning av Finlands bannät 2005
- 1/2004 Verkkoselostus 2006
- 2/2004 Finnish Network Statement 2006
- 3/2004 Beskrivning av Finlands bannät 2006
- 1/2005 Luettelo rautatieliikennepaikoista 5.6.2005
- 2/2005 Verkkoselostus 2007
- 3/2005 Finnish Network Statement 2007



**RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN**

Utgivare:

Banförvaltningscentralen (RHK)
PB 185, Centralgatan 8, FI-00101 Helsingfors
tel: (09) 5840 5111, fax: (09) 5840 5100
www.rhk.fi/svenska

ISBN 952-445-139-5
ISBN 952-445-140-9 (pdf)
ISSN 1459-3831